

ESSAI COURONNÉ
SUR LE
CANADA.

F
5012
H614

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/lecanadaessaiauq00hoga

LE CANADA.



ESSAI

AUQUEL LE PREMIER PRIX A ÉTÉ ADJUGÉ PAR LE COMITÉ CANADIEN DE L'EXPOSITION DE PARIS.

PAR

J. SHERIDAN HOGAN.

" Labor omnia vincit."

Montreal:

DE L'IMPRIMERIE DE JOHN LOVELL, RUE ST. NICHOLAS.

1855.

F
5012
H614

643320
4.10.56

TABLE DES MATIÈRES.

DÉCISION DES JUGES.

BUREAU DE L'EXPOSITION DE PARIS,
QUEBEC, 3 *Mai*, 1855.

Le comité exécutif de l'exposition de Paris à l'honneur de soumettre la décision des juges nommés pour décider du mérite des Essais sur le Canada et ses ressources, pour lesquels le comité a offert des prix.

RAPPORT DES JUGES.

Le comité auquel le comité exécutif de l'exposition de Paris a référé le choix des Essais pour prix sur le Canada, a l'honneur de soumettre le rapport suivant:

Le comité a reçu du secrétaire dix-neuf Essais, dont dix-huit ont été examinés avec soin; mais le dix-neuvième est écrit d'une manière si peu lisible, qu'il a été absolument impossible de le déchiffrer, à moins de plus de temps et de peines que les divers membres du comité ne pouvaient y mettre.

Sur les dix-huit essais le comité en a choisi trois, ayant les mottos suivants: "Labor omnia vincit,"—"J'ai vu ce que je raconte,"—et "Virtute et labore, dum spiro, spero,' —comme ceux qui, à son avis, ont droit aux prix; mais il n'a pu en venir à une décision, quant à l'ordre dans lequel ils doivent être placés, les membres étant également partagés d'opinion sur leur classification, et conséquemment, ils se contentent de les mentionner simplement au comité exécutif comme dignes de prix, croyant qu'il vaut mieux ne pas référer particulièrement à leurs notes, quant à la position que chaque essai doit occuper sur la liste des prix.

Outre ces trois essais, le comité recommande ceux qui portent les épigraphes suivantes: "Suam quisque pellem portat,"—"Reddit ubi Cererem tellus inarata quotannis," et "It is with nations as with nature, she knows no pause in progress or development, and attaches her curse to all inaction,"—à la considération favorable du comité exécutif, soit comme dignes d'être publiés aux frais du public, soit comme méritant à leurs auteurs quelque gratification pour les aider à les publier, selon que le comité exécutif le trouvera plus convenable, avec le consentement, et à l'option des auteurs eux-mêmes.

Le comité a dû se former une idée très favorable de plusieurs des autres essais, et quoiqu'il n'ait pas cru nécessaire de porter plus loin la classification, il ne peut s'em-

pêcher de féliciter le pays de ce qu'il a été fourni à tant d'écrivains habiles l'occasion de faire connaître les ressources de cette belle province.

En concluant, les membres du comité regrettent que leurs différentes affaires, depuis qu'ils ont été nommés juges, les aient tenus si constamment occupés, qu'ils n'ont pas été en état de donner à tous ces essais une attention aussi soignée qu'ils l'auraient désiré, mais ils les ont examinés aussi soigneusement que le temps qu'ils ont pu y mettre leur a permis de le faire, et quoiqu'il n'y en ait pas un seul, même parmi ceux qui ont été mentionnés spécialement, où il ne se trouve plusieurs erreurs de détail ou de description, ils n'en ont pas achevé la lecture sans en éprouver beaucoup de plaisir, tant à cause de la grande quantité de renseignemens statistiques corrects qui ont été ainsi rassemblés, que de la forme agréable et intelligible sous laquelle la plus grande partie de ces renseignements a été arrangée pour être mise sous les yeux du public.

(Signé,) J. HILLYARD CAMERON.
D. B. STEVENSON.
ROBERT CHRISTIE,
E. PARENT,
L. H. HOLTON,
A. N. MORIN.

Québec, 23 Avril, 1855.

Le comité exécutif avait décidé que dans le cas où la majorité des juges ne pourrait pas s'accorder, quant à la classification des essais pour les prix, il serait à propos de prier son Excellence, le gouverneur-général, de faire l'adjudication, et en conséquence, après avoir reçu le rapport ci-dessus, il a prié le gouverneur d'entreprendre la tâche, et son Excellence a eu la bonté d'acquiescer à sa prière.

Voici la décision de son Excellence :—

Le Gouverneur-Général ayant lu et considéré attentivement les essais mis entre ses mains par les juges, assigne la première place à celui qui porte le motto

"Labor omnia vincit."

Quant aux deux autres, quoique d'un caractère très différent, il trouve beaucoup de difficulté à les placer. L'essai français, (J'ai vu ce que je raconte) est plus lisible, et, à quelques égards, préférable à l'anglais

"Virtute et labore, dum spiro, spero."

D'un autre côté, l'essai anglais est plus systématique et plus concis, et, quant aux citations ou références, fournit plus de renseignemens, et s'il n'est pas possible de les mettre sur le pied de l'égalité, ce que le Gouverneur ferait volontiers, il semble convenable d'adjuger le second prix au dernier des deux, et le troisième à l'essai français.

(Signé,) EDMUND HEAD.

1er Mai, 1855.

Le comité exécutif a donc à annoncer que le premier prix est adjugé à John Sheridan Hogan, écuyer, auteur de l'essai portant l'épigraphe "Labor omnia vincit," (*)—le second prix à Alexander Morris, écuyer, de Montréal, avec l'épigraphe "Virtute et labore, dum spiro, spero,"—et le troisième prix à J. C. Taché, écuyer, M. P. P., auteur de l'essai portant l'épigraphe "J'ai vu ce que je raconte."

Conformément à la recommandation des juges, le comité exécutif a accordé trois prix *extra* de £25 chacun, aux auteurs des essais portant les épigraphes "Suam quisque pellem portat,"—"Reddit ubi Cererem tellus inarata quotannis,"—et "It is with nations as with nature, she knows no pause in progress and development, and attaches her curse to all inaction." Les auteurs de ces essais sont Hector L. Langevin, écuyer, de la cité de Québec; E. Billings, écuyer, de la Cité de l'Outaouais, et William Hutton, écuyer, secrétaire du bureau de la Statistique, Québec. Les auteurs des autres essais pourront les ravoir, en s'adressant à l'assistant-secrétaire, I. R. Eckart, écuyer, Québec.

FRANCIS HINCKS,
Président du comité exécutif.

(*) La carte de M. Hogan contenait, outre son nom, la note suivante:—"Il saisit cette occasion pour dire que les précieux renseignemens statistiques sur l'agriculture et le commerce, ont été obtenus d'Evelyn Campbell, écuyer, du bureau de la statistique."

LE CANADA.

En Angleterre, en France, ou dans quelqu'autre que ce soit des états de l'Europe, si plus d'un million d'individus des classes ouvrières s'étaient, dans un court espace de temps, et par des moyens jusqu'alors inconnus ou inimaginés, élevés à un état d'aisance et d'indépendance comparatives, leur exemple aurait été un sujet d'étonnement et d'instruction en même temps. Pour les gens pauvres, qui s'évertuent pour ne pas devenir plus pauvres ; pour ceux qui, quoiqu'en état de se mettre au-dessus du besoin actuel, ont continuellement présente à l'esprit la triste perspective de voir ou de laisser leurs enfans dans l'indigence ; pour les simples scieurs de bois et charrieurs d'eau, trop abjets même pour songer à devenir plus à leurs aises, ou respectables, combien devrait être intéressante la connaissance du fait que, non-seulement un million et demi d'individus comme eux ont pu jetter derrière eux le fardeau de la pauvreté, mais que plusieurs millions de plus pourraient " aller et faire de même." Un tel fait ne doit être ni moins intéressant ni moins précieux pour l'homme d'état qui tire de ces exemples le secret de rendre les nations grandes, et de devenir grand lui-même, ou pour ceux qui se sont chargés de la tâche philanthropique de mitiger les inconvéniens d'une population surabondante. Et c'est, sans exagération, la leçon qu'on peut apprendre de l'histoire industrielle du Canada, et particulièrement de la province Superieure.

En 1829, la population du Canada Occidental, (car cette province ayant fait le plus grand progrès en population et en richesse, j'y ferai présentement allusion,) n'était que de cent-quatre-vingt-seize mille habitans. Les propriétés taxables, formant les biens meubles et immeubles (réels et personnels) de ses habitans, étaient estimées, et, je pense, assez libéralement, à £2,500,000. En 1854, sa population était parvenue à 1,237,600, et ses propriétés taxées ou taxables, non compris ses terres publiques, le bois qu'elles portent, ou leurs minéraux, étaient estimées, en nombres ronds, à cinquante millions de livres, courant. Cette somme est au-dessus de celle que montrent les rapports des assesseurs ou cotiseurs, mais si on considère que les cotisations ont été basées sur les estimations que les gens faisaient eux-mêmes de leurs propriétés, et qu'on fait ces estimations bien plus dans la vue d'éviter d'être surtaxé que de paraître riche, et que les obligations et hypothèques et autres effets de valeur n'ont pas été inclus dans les cotisations, on ne trouvera pas que l'addition de quinze pour cent, qui est celle qui a été faite, soit une erreur du côté de l'exagération. Les officiers nommés pour corriger des rapports semblables, dans les Etats-Unis, font une beaucoup plus grande addition, quoique les propriétés que j'ai mentionnées comme exemptées en Canada, soient toutes taxées dans les Etats-Unis.

Ainsi les habitans survivants de 1829, et les descendans de ceux qui sont morts, avec les colons qui sont venus depuis dans la province, partagent entre eux des propriétés de la valeur de cinquante millions de livres, faisant £200 4s. 2d. pour chaque famille de cinq individus, et £40 0s. 2d. pour chaque homme, femme et enfant, degré de prospérité auquel il serait difficile d'aujouter foi, s'il n'était pas établi par les preuves les plus incontestables.

Et qui sont les gens qui partagent entre eux cette magnifique propriété ? Et comment l'ont-ils acquise ? Sont-ils venus en conquérans, et se sont-ils emparés du bien d'autrui ? Ils ne sont venus que pour subjuguer un désert, et ils ont suivi l'inverse des lois de la conquête, car l'abondance, le bon voisinage et la civilisation ont marqué leur passage. Ou des capitalistes les ont-ils accompagnés, pour reproduire leurs richesses par des enterprises et des

améliorations dans un pays nouveau? Non; car les capitalistes attendent que leur pionnier, l'industrie, ait fait son rapport, et ce n'est que maintenant qu'ils étudient l'intéressante industrie du Canada. Ou la générosité de quelques princes européens, ou la richesse et la bienveillance européenne leur ont-elles fait des avances de nature à leur assurer le succès? Au contraire, les torts des princes et la pauvreté des nations ont été les causes principales de l'établissement de l'Amerique. Sa prospérité est le fruit de la misère européenne. Sa haute position dans le monde est le résultat des efforts sublimes du désespoir. Et celui qui voudrait apprendre qui sont ceux qui partagent entre eux cette splendide propriété créée en Canada, n'a qu'à se transporter sur les quais de Liverpool, de Dublin, de Glasgow et de Hambourg, et voir s'y embarquer des émigrans qui n'ont connu ni le progrès ni l'espérance dans les pays où ils sont nés, pour se mettre pleinement au fait de ce qu'il veut savoir.

Le but de cet Essai est de décrire le pays où ces gens ont prospéré, son sol, son climat et ses ressources; de suivre leur progrès et ses causes; de décrire les ouvrages publics et les améliorations qu'ils possèdent; de montrer comment ils se gouvernent, et quelles sont leurs institutions religieuses, scholaires et municipales; d'exposer, enfin, ou faire connaître, ce qui peut guider l'homme industrieux à la recherche d'une place où il puisse améliorer sa condition, ou le capitaliste en quête de champs pour placemens lucratifs.

DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE ET TOPOGRAPHIQUE.

Le Canada s'étend en longueur de la côte de Labrador à la rivière Kaministiquia, à l'extrémité occidentale du lac Supérieur, environ seize cents milles, sur une largeur moyenne d'environ deux-cent-trente milles, ayant près de trois fois l'étendue de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. Il contient une aire d'environ trois cent-cinquante-mille milles carrés, ou deux cent-quarante millions d'acres d'Angleterre.

Le Haut-Canada, ou Canada Occidental, est compris entre les parallèles de 40° à 49° N., et entre les méridiens de 74° à 117° O., de Greenwich, et embrasse une aire d'environ cent-mille milles carrés, ou de soixante-quatre millions d'acres. De cette étendue, il y avait d'arpenté au 1er janvier, 1854, vingt-un millions quarante-neuf-mille-cent-soixante-quatre acres, consistant en trente-un-mille-cent-soixante-quinze acres de terrain à mines, sur les bords des lacs Huron et Supérieur, quatre-cent-cinquante-trois mille-cinq-cent-cinquante-huit acres de réserves indiennes, dans les mêmes localités, et vingt millions deux-cent-quarante-trois mille-quatre-cent-quarante-un acres en fermes, parcs, et sites pour villes et villages.

Le Bas-Canada, ou Canada Oriental, est compris entre les parallèles de 45° et 50° de latitude N., et entre les méridiens de 57° 50′ à 80° 6′ O., de Greenwich, et contient, d'après les meilleures estimations, une aire d'environ deux-cent-cinq-mille-huit-cent-soixante-trois milles carrés, exclusivement à ce qui est occupé par le St. Laurent et partie du golfe, qui couvrent cinquante-deux mille milles carrés. Le Canada Oriental contient donc, en tout, environ un quart de millions de milles carrés, ou cent-soixante millions d'acres d'Angleterre. Sur cette quantité le nombre d'acres des terres de la couronne arpentées est de huit millions cent-vingt-mille-cinquante-six, dont quatre millions, trois-cent-trente-quatre-mille-deux-cent-neuf ont été concédés, et trois millions-sept-cent-quatre-vingt-onze mille ne l'ont pas été. Les terres concédées sous la tenure seigneuriale forment neuf millions vingt-sept-mille,-huit-cent-quatre-vingts acres, et celles qui ont été réservées pour les Sauvages, deux-cent-trente-mille acres.

Les traits naturels des provinces du Haut-Canada et du Bas-Canada sont, pour la plupart, très différents. Dans la province Inférieure, l'aspect du pays est d'un caractère beaucoup plus montueux que dans la Supérieure. Sur la partie inférieure du St. Laurent, les deux côtés du fleuve sont montagneux, et du côté du nord, la rangée de montagnes qui court jusqu'à Québec présente les beautés les plus sublimes et les plus pittoresques. Du côté du sud, la rangée appellée les Alléghanys commence à Percé, dans le

comté de Gaspé, et à environ soixante milles au-dessous de Québec, fait un détour et entre dans les Etats-Unis. Au-dessus de Québec, du côté du nord du fleuve, et entre cette ville et la rivière St. Maurice, le pays n'est pas aussi accidenté : ici, le terrain s'élève graduellement, en partant des rivages, et ce qui était naguère une forêt sans bornes a été défriché acre par acre, et offre maintenant une succession de villes, de villages, et de champs de blé. Au-dessus du St. Maurice et jusqu'à Montréal, le rivage est un peu plus abrupt, avec des plateaux considérables. Cette contrée est bien habitée et très prospère.

Sur le rivage du sud, en partant de la mer, à Gaspé, qui semblerait être géographiquement plutôt une lisière du Nouveau Brunswick qu'une partie du Bas-Canada, est une contrée qui n'a été que peu explorée, et qui tire sa principale importance de ses pêcheries. La rivière Ristigouche coule par une partie de cette contrée: dans son voisinage, la terre est bien boisée, et arrosée par de petits lacs et de petites rivières en grand nombre, et est extrêmement riche et fertile. Du cap de Chatte, qui forme l'extrémité occidentale de Gaspé, à la rivière Chaudière, le Canada s'étend le long du fleuve St. Laurent, l'espace de 257 milles, ayant pour borne au sud-est la ligne frontière des Etats-Unis, définie en partie par une chaîne de hauteurs, et en partie imaginaire. Le caractère de ce district peut être donné comme montueux et accidenté, avec des vallées étendues ; et quelques parties des comtés de Kamouraska, l'Islet, Bellechasse et Dorchester sont extrêmement fertiles.

A l'ouest de la Chaudière est un magnifique espace de terre, qui s'étend jusqu'au 45° degré de lat. sept., et forme la borne du sud et du sud-est du Canada, le séparant des Etats de New-York, Vermont et New-Hampshire. A mesure que ce district s'avance vers l'ouest, il devient une plaine très bien cultivée et très fertile, traversée par les rivières Richelieu et Yamaska. La scène au sud est extrêmement pittoresque, étant diversifiée par des côteaux et des montagnes élevées. La Compagnie des Terres de l'Amérique Britannique a des possessions étendues dans cette partie du pays.

En tant que comparée avec la province Inférieure, le Haut-Canada est, généralement parlant, un pays plan, où se trouvent

des chaînes de hauteurs ondoyantes en pente douce, et de riches vallées, et à la distance de cinquante à cent milles au nord du lac Ontario, il y a une chaîne de hauteurs rocheuses, courant vers la Grande-Rivière, ou l'Outaouais, au-delà de laquelle est une large et riche vallée d'une grande étendue, bornée au nord par un pays à montagnes ou collines encore plus élevées. En allant de la ligne de division, sur le lac St. François, jusqu'à Sandwich, le long des rivages du St. Laurent et des lacs Ontario et Erié, on ne rencontre pas une seule élévation importante, et dans toute cette étendue de pays, le sol est en général très productif.

La première chaîne de hauteurs qu'on trouve est celle qui commence près de la ligne frontière, et est entre le St. Laurent et l'Outaouais. La chaîne qui commence à la baie de Quinté court à l'ouest le long du lac Ontario, joint les hauteurs de Burlington et Queenston, et au-delà de Niagara, entre dans les Etats-Unis.

Il y a dans cette contrée quelques traits particuliers qui ont été constatés par un ingénieur employé sur le canal du Rideau. En examinant les rivages du nord du fleuve St. Laurent et du lac Ontario, on trouve que toutes les rivières de ce côté de la chaîne sont courtes et de peu d'importance, tandis que celles qui courent au nord dans l'Outaouais sont longues et larges, et coulent par une grande étendue de pays : on a trouvé la raison de ce fait, en constatant que le niveau du lac Ontario était de 130 pieds au-dessus de la rivière des Outaouais.

Ayant ainsi jetté un coup-d'œil rapide sur la position géographique et les divisions des deux provinces, j'en viens à leurs vastes moyens de communication par eau, à leurs majestueuses rivières, et à leurs mers intérieures, les plus magnifiques du monde.

RIVIÈRES DU CANADA.

Les eaux de tous les lacs et de toutes les rivières du Canada se déchargent dans le golfe de St. Laurent, qui est formé par la côte occidentale de Terre-Neuve, le rivage oriental de Labrador, l'extrémité orientale de la province du Nouveau-Brunswick, et par des parties de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton.

Le fleuve St. Laurent sort du lac Supérieur, dans le Haut-Canada, et coule par les lacs Huron, Erié et Ontario, distance de 3000 milles, sur une largeur variant d'un à quatre-vingt-dix milles, et est, à l'aide des canaux de Welland, de St. Laurent et de La Chine, navigable, par toute cette distance, pour de grands vaisseaux. Il a néanmoins reçu, dans son cours, différents noms : car entre les lacs Ontario et Erié, c'est la rivière " Niagara ; " entre les lacs Erié et Ste. Claire, c'est le " Détroit ; " entre les lacs Ste. Claire et Huron, la rivière " Ste. Claire," et entre cette dernière et le lac Supérieur, " le Sault Ste. Marie."

On dit qu'il verse annuellement à l'océan 4,300,000 millions de tonneaux d'eau douce, et M. McTaggart a trouvé, par un calcul ingénieux, que pendant 240 jours de l'année, il décharge 4512 millions de tonneaux par jour, et pendant les 125 autres jours, 25,560 millions de tonneaux en vingt-quatre heures.

L'île d'Anticosti se trouve à l'embouchure de ce fleuve ; c'est une île déserte de 130 milles de long sur 30 de large, sur laquelle le gouvernement a érigé deux phares, chacun amplement fourni de provisions pour les marins naufragés. Entre cette île et la terre-ferme le chenal a environ 40 milles de largeur, mais au-dessus, le fleuve acquiert une largeur de quatre-vingt-dix milles. A l'île du Bic, environ 153 milles au-dessous de Québec, il y a un bon mouillage, et le gouvernement est à la veille d'y faire un port de refuge. Plusieurs belles îles parsèment le fleuve au-dessus de ce point, particulièrement l'Ile-aux-Coudres, qui a cinq milles de longueur et quinze de circonférence. Elle est dans un haut état de culture, et contient près de quatre-vingts fermes, et une population de 971 personnes.

Vingt-quatre milles au-dessous de Québec est la Grosse Ile, qui est la station de quarantaine, et près de la ville, le fleuve est partagé par l'île d'Orléans, qui a dix-neuf milles de long sur cinq et demi de large, contient cinq paroisses, et une population de 4450 habitans. M. McGregor a observé avec justesse : " Le fleuve St. " Laurent, et toute la contrée déploient une scène dont la magni- " ficence, combinée avec la beauté la plus ravissante, n'a pas son " égale en Amérique, ni peut-être dans le monde. Tant sur eau

" que sur terre, on peut fréquemment voir devant soi le fleuve " jusqu'à la distance de cinquante à cent milles, et sur une largeur " de dix à vingt milles. Les traits imposants de ces vastes et " majestueuses scènes consistent en montagnes élevées, en larges " vallées, en promontoires escarpés, en forêts luxueuses, en champs " cultivés, en jolis villages et établissements, dont quelques-uns " s'étendent le long des montagnes, en îles fertiles, offrant à la vue " de jolies maisons blanchies, de gras pâturages et de frais trou- " peaux, et des îlets rocheux, et des affluens, dont quelques-uns " tombent de précipices abrupts, et l'un d'eux, le " Saguenay," " comme un lac entouré de montagnes, s'élance par une ouver- " ture perpendiculaire dans une chaîne de granite, tandis que sur " le sein du St. Laurent de majestueux navires, de grands brigan- " tins, des goëlettes, des bateaux et des chaloupes sans nombre, " frappent les regards, et charment l'esprit de l'émigrant et du " voyageur."

A Québec, le fleuve n'a que 1314 verges de largeur; mais le confluent de la rivière St. Charles, au-dessous de la ville, forme un bassin de près de quatre milles de long sur deux de large, où la plus grande profondeur de l'eau est de vingt-quatre brasses, et où il y a un reflux de dix-huit pieds, aux basses marées, et de vingt-quatre, à celles du printemps. En approchant de Québec, la scène est vraiment magnifique: " à la gauche, on a la Pointe Lévi, " avec son église et ses maisons romantiques; à la droite, le rivage " occidental de l'île d'Orléans, qu'on dit ressembler si fort à la côte " de Devonshire; au-delà s'ouvre à la vue la haute terre-ferme, et " l'attention du spectateur est attirée et comme retenue par la ma- " gnifique chûte de Montmorency, rivière aussi large que la " Tamise à Richmond, et qui précipite le volume de ses eaux de- " dessus un rocher escarpé de 220 pieds de hauteur. L'œil con- " temple ensuite une campagne richement cultivée, s'étendant " l'espace de plusieurs milles, et terminée par une rangée de " montagnes, puis la ville et les fortifications de Québec, s'élevant " en amphithéâtre, coiffant, pour ainsi dire, l'éminence du Cap " aux Diamans, et s'élevant majestueusement au-dessus de la con- " trée environnante, comme si cette ville était destinée à devenir

" la capitale d'un empire, le panorama entier offrant les points de " vue les plus frappants qu'il y ait dans l'ancien ou le nouveau " monde."

A environ trente lieues au-dessus de Québec, sur la rive du nord, aux " Trois-Rivières," le St. Maurice tombe dans le St. Laurent, après avoir égoutté une région de 140 milles de longueur sur 20 à 100 de largeur, formant une superficie de 8 à 9000 milles carrés, couverte d'une forêt inépuisable du plus beau bois de construction, auquel jusqu'à présent il a à peine été touché. Les affluens de cette rivière sont nombreux, et en remontant jusqu'au bras de l'ouest, on trouve une chaîne extraordinaire de lacs, au nombre de vingt-trois, et d'une immense profondeur.

La Chaudière, qui sort du lac Mégantic, et qui égoutte une contrée de 100 milles de longueur et d'environ 30 de largeur, ou une aire de 3000 milles carrés, se jette dans le St. Laurent, du côté du sud, à environ sept milles au-dessus de Québec. Le " Richelieu," qui entre dans le St. Laurent à Sorel, sort du lac George, dans les Etats-Unis, et reçoit, dans son cours de 160 milles, les eaux d'une surface de 4800 milles carrés.

Avant de parler de " l'Outaouais," je puis remarquer qu'il y a un nombre de rivières qui se jettent dans le St. Laurent, après avoir passé par des cantons très bien cultivés. La plus considérable de ces rivières est le " Saguenay," fleuve majestueux, qui n'a pas moins de trente affluens. Il tombe dans le St. Laurent environ 100 milles au-dessous de Québec. Cette rivière est si profonde qu'en quelques endroits, dit-on, on ne trouve pas fond avec la sonde : ses berges ont de 200 jusqu'à 2000 pieds de hauteur, s'élevant en quelques endroits perpendiculairement du bord de l'eau. Cette rivière est navigable pour des vaisseaux d'un fort tonnage jusqu'à trente lieues de son embouchure, et l'on voit sur ses bords quelques-uns des plus grands moulins à scies de la province.

La " rivière des Outaouais," qui ne le cède en grandeur qu'au St. Laurent, a sa source à environ 100 milles au-dessus du Lac Témiscaming, qui est à plus de 350 milles au nord-ouest du St. Laurent. Elle coule l'espace de 450 milles par une contrée abondante en richesses naturelles, et admirablement adaptée aux fins

de l'agriculture et de la colonisation. Ses affluens égalent en grandeur les rivières les plus considérables de la Grande-Bretagne, et elle égoutte une aire de 80,000 milles carrés, qui, comme le présume M. Bouchette, est capable de maintenir une population de 8,000,000 d'âmes. Il est impossible de s'étendre ici sur ses scènes magnifiques et variées, ses cascades, ses rapides et ses lacs. Bouchette décrit la contrée comme offrant des avantages plus qu'ordinaires pour l'agriculture, les manufactures et les entreprises commerciales ; et Lord Elgin, dans sa dépêche du 5 septembre, 1853, fait allusion à ce fait comme digne d'une mention spéciale. Sa Seigneurie remarque que, " le fermier qui entreprend de cultiver des terres nouvelles dans des pays nouveaux trouve souvent " que non-seulement chaque pas qu'il fait en avant dans le désert, " en l'éloignant des centres de commerce et de civilisation, " augmente le prix de ce qu'il a à acheter, mais diminue de plus la " valeur de ce qu'il a à vendre. Il n'en est pas ainsi, pourtant, " du fermier qui suit la trace du marchand de bois : il trouve, au " contraire, dans les besoins du dernier, une commande immédiate pour tout ce qu'il produit, à un prix non-seulement " égal à celui qu'il pourrait se procurer dans les marchés ordinaires, mais augmenté par le coût du transport de ces marchés au " lieu des opérations du bucheron."

La puissance hydraulique de cette rivière est positivement illimitée, et de même que la rivière Gatineau, elle arrose une contrée qui fournit une quantité inépuisable de fer, une abondance de bois de construction, du cuivre, du plomb, de la plombagine, du marbre, et différentes ochres.

La plus grande partie de cette contrée est couverte d'une crue luxueuse de pin rouge et de pin blanc, formant, suivant M. Bouchette, les forêts à bois de construction les plus précieuses du monde, et abondamment entrecoupée de rivières pour le transporter au marché, lorsqu'il a été préparé. Lord Elgin remarque que " la route de l'Outaouais, de la Mattaoua, du lac Nipissing " est celle par laquelle les Européens pénétrèrent d'abord à " l'ouest. Ce fut par cette route que Champlain s'avança, en " 1615, jusqu'au lac Nipissing, et que le Père Le Caron, récollet,

" porta l'evangile aux tribus huronnes, le long de la même route, " et qu'il fut suivi bientôt après par les missionnaires jésuites, dont " les privations et les souffrances constituent la partie vraiment " héroïque des annales américaines."

Ce district fournit annnellement au marché européen plus de 25,000,000 de pieds cubes de bois de construction, 850,000 planches et madriers, et une quantité innombrable de douves et autres bois.

On dit que le bassin de l'Outaouais est de plus de 1000 milles, et sa longueur de 780, ou d'environ cinquante milles moindre que celui du Rhin. Dans son cours, il reçoit la rivière Blanche, la rivière Montréal, coulant du nord-ouest l'espace de 120 milles, et formant la route par eau de la Compagnie de la Baie d'Hudson, puis la Kipéoua, rivière très considérable, passant par un pays inconnu, et surpassant par son volume les plus grandes rivières de la Grande-Bretagne, et ayant une magnifique cascade de 120 pieds de hauteur; puis la rivière DuMoine. Cinquante milles au-dessus de la Cité de l'Outaouais, ci-devant Bytown, il reçoit la rivière Bonne Chère, longue de 110 milles, et égouttant une aire de 180 milles. Onze milles au-dessous vient la Madaouaska, longue de 210 milles, et égoûtant 4100 milles carrés; et à vingt-six milles de la Cité de l'Outtaouais, est le Mississipi, long de 101 milles, et égouttant une vallée de 120 milles carrés.

A la Cité de l'Outaouais, la rivière reçoit le Rideau, qui a un cours de 116 milles et égoutte, une aire de 1350 milles carrés; et un mille plus bas, sur la rive du nord, le Gatineau, son plus grand affluent, qui égoutte une aire de 12,000 milles carrés, et dont le cours est de 420 milles. Le cours supérieur de cette rivière est inconnu, mais Bouchette la décrit comme ayant 1000 pieds de largeur à 217 milles de son embouchure.

Dix-huit milles plus bas, l'Outaouais reçoit, sur sa rive du nord, la rivière au Lièvre, longue de 260 milles, et égouttant une aire de 4100 milles carrés. Quinze milles plus bas, il reçoit, de l'un et de l'autre côté, les rivières Petite Nation du Nord et Petite Nation du Sud, la première longue de 95 milles, et la seconde, de 100 milles. Encore plus bas, il reçoit la rivière Rouge, longue

de 90 milles, et la Rivière du Nord, longue de 160 milles; et justement au-dessus de son embouchure, la rivière L'Assomption, dont le cours est de 130 milles.

Le gouvernement a déjà dépensé £94,371 pour la construction de glissoires de bois sur l'Outaouais, et il faut encore une somme de £11,000 pour les achever; et le canal projetté récemment et en voie de construction, entre les lacs des Chats et de la Chaudière, rendra la navigation, de Sainte-Anne au Portage du Fort. parfaite pour des vaisseaux d'un grand port.

Un extrait du rapport de M. Russell, agent du gouvernement, au département des Terres de la Couronne, donne quelques idées de la richesse de ce district. Il dit en parlant d'un seul article: "Sur des principes de calcul que des personnes d'expérience regar- " dent comme corrects, après avoir fait une déduction pour le terrain " stérile et la destruction que le feu pourra causer, on estime qu'il " y a encore debout sur l'Outaouais et ses affluens 45,811,200 " tonneaux de bois de construction de la sorte et des dimensions " de celui qui se vend présentement, et environ 183,244,800 ton- " neaux de dimensions moindres, quoiqu'encore de valeur."

Au taux présent de la consommation, il y en aurait pour 150 ans au moins, sans prendre en considération la crue naturelle durant cet espace de temps.

Quant aux autres rivières des deux provinces, il n'est pas possible d'en donner ici une description. Plusieurs de ces rivières, particulièrement celles qui se déchargent dans les lacs, sont d'une grandeur considérable, et navigables jusqu'à plusieurs milles de leur embouchure.

LACS DU CANADA.

Les lacs du Canada sont presque innombrables, et il y en a, surtout dans la province Supérieure, qu'on pourrait appeller avec vérité des mers intérieures, et qui fournissent une communication par eau qui n'a pas son égale dans le monde.

Le lac Supérieur, le plus grand des lacs d'eau douce qu'il y ait sur le globe, est la plus considérable et la plus élevée de ces mers

intérieures. Il est de 627 pieds au-dessus du niveau de la mer ; il a 430 milles de long, 160 milles de large, 1200 pieds de profondeur, et 1750 milles de circcuit, et on dit qu'il y tombe plus de 200 rivières et criques. Ses rivages sont rocheux, offrant des promontoires élevés, et parfois des baies sableuses. L'éminence la plus remarquable est le Mont Tonnerre, haut de 1200 pieds. Il contient un grand nombre d'îles, et ses rivages sont, en plus grande partie, couverts de bois de construction. Ses eaux se déchargent dans le lac Huron par la rivière Ste. Marie, qui vient d'être rendue navigable pour des vaisseaux de grandes dimensions par un canal de peu de longueur.

Le lac Huron est élevé de 580 pieds au-dessus du niveau de la mer. Il a 250 milles de longueur, 220 de largeur, 900 pieds de profondeur, et 1100 milles de circonférence. La chaîne des îles Manitoulines le divise en deux portions, dont celle du nord porte le nom de baie Georgienne. Il y a plusieurs bons ports sur la côte du nord, mais celle du sud est en plus grande partie plate, et n'offre pas d'eau profonde. Il reçoit les eaux de plusieurs rivières. La grande île Manitouline a quatre-vingts milles de longueur, dix-huit de largeur, et une superficie d'environ 1500 milles carrés. Elle est fertile dans quelques parties, et porte de beau bois de construction. Ce lac a deux communications connues avec la rivière des Outaouais, l'une par le lac Simcoe et une chaîne de lacs jusqu'à la rivière Madaouaska, qui tombe dans le lac des Châts ; l'autre, en remontant la rivière des Français, traversant le lac Nipissing et tombant dans l'Outaouais. Cette route, soit par eau, soit par chemins de fer, raccourcirait de plusieurs centaines de milles la communication entre le St. Laurent et les lacs du nord. Le lac Huron est joint au lac Simcoe par la rivière Severn, et au lac Erié par la rivière Ste. Claire.

Le troisième grand lac, l'Erié, au contraire des lacs Huron et Supérieur, court à-peu-près Est et ouest, et son rivage méridional est exclusivement dans le territoire des Etats-Unis. Il a environ 280 milles de longueur, 63 de largeur, et une superficie de 11,000 milles carrés. Quoique la navigation de ce lac soit, à certaines époques, difficile et dangereuse, sa situation est très favorable pour le commerce, étant bordé par une des régions les plus fertiles de

l'Amérique du Nord. La rivière de Niagara, qui offre dans son cours une des merveilles du monde, la Chute ou le Sault de ce nom, joint le lac Erié au lac Ontario; et le canal de Welland a obvié à l'interruption de la navigation.

Le lac Ontario, le dernier des grands lacs, a 180 milles de longueur, 80 de largeur, et une circonférence de 7000 milles, et quoiqu'inférieur en grandeur au lac Erié, il est beaucoup plus pittoresque dans son contour. Il abonde en ports excellents, où l'eau est très profonde, et comme les autres lacs, il est alimenté par un grand nombre de rivières. De ce point, le St. Laurent, après avoir suivi un cours tortueux par les grands lacs, court sans interruption l'espace de 700 milles jusqu'à la mer.

Il serait impossible de supposer avec exactitude ce qu'est présentement, ou ce que sera le commerce de ces mers intérieures. Il a pour principaux fonds les productions naturelles de la forêt, le règne minéral et les produits de l'agriculture, à quoi l'on peut ajouter la traite des fourrures et les pêcheries. Les admirables lectures du professeur Williamson, de l'Université du Collége de la Reine, à Kingston, donnent des particularités très intéressantes sur le sujet, et il en a été fait usage fréquemment dans cette esquisse.

On dit que le fer trouvé près du lac Supérieur est d'une très bonne qualité. Le rapport des manufacturiers anglais, qui l'ont soumis à l'épreuve dernièrement, joint à l'examen qu'en ont fait des savans, corrobore pleinement cette assertion. On a trouvé que sa plus grande ténacité en barres était de 89,882 lbs. au pouce carré, celle du meilleur fer de Russie n'étant que de 79,000. Les mines de cuivre des lacs Huron et Supérieur paraissent être inépuisables, mais leur valeur réelle n'a été constatée que depuis peu; de grandes quantités de ce minerai ont été embarquées durant l'année dernière. En fait de productions naturelles, pourtant, le commerce du bois de construction paraît égaler, du moins présentement, celui des produits de l'agriculture, et excéder de beaucoup celui de tout autre article.

En 1851, la quantité de bois de sciage qui atteignit la rivière d'Hudson fut de plus de 711,000 tonneaux, évalués à environ £4,000,000, courant: les trois-huitièmes au moins de ce bois avaient

été amenés de la contrée des lacs, et étaient en sus de l'immense quantité transportée par eau du Canada à différents ports des Etats-Unis, pour être employée sur les lieux. Prenant le commerce d'exportation du bois de construction sur les lacs, et sur les bords de de la mer, par l'Hudson, et y ajoutant la quantité exportée du Haut-Canada par le St. Laurent, à la Grande-Bretagne et autres marchés, les productions de la forêt exportées des lacs iront annuellement à plus de £2,000,000.

Le tonnage total qui est arrivé à l'Hudson, et a été embarqué des Etats de l'Ouest et du Canada par Buffalo et Oswego, en 1851, a produit £6,750,000, courant: ajoutez à cela 47,000 tonneaux, grande partie des affaires du chemin de fer de New York et de l'Erié, il y aura un total de £7,500,000. Si de cette somme on déduit £1,500,000, comme valeur des productions de la forêt, celle du produit des fermes ne sera pas de moins de £5,500,000 du restant; et si à cette somme on ajoute £500,000 comme la valeur des produits agricoles des lacs, chargés pour les bords de la mer par la voie du St. Laurent, il restera, à une estimation très modérée, £6,000,000 pour la valeur totale des produits agricoles exportés des bassins des lacs. La valeur totale des différentes productions naturelles et industrielles exportées de l'aire des grands lacs ne peut pas être maintenant de moins de £10,000,000, en sus et au-delà de ce qui est requis pour la consommation intérieure.

Le montant des importations dans l'aire des lacs est beaucoup plus considérable. La valeur des marchandises qui ont laissé la rivière d'Hudson en 1851, pour les Etats de l'Ouest et le Canada, a été de £15,500,000, indépendemment de celles qui sont parties par chemins de fer, et qui porteraient la valeur totale à £16,000,000, dont plus de £2,000,000 étaient pour le Haut-Canada seul. Ajoutant pour la valeur de £2,000,000 de marchandises importées par le St. Laurent de la Grande-Bretagne et d'autres pays dans le Canada Occidental, les importations du Haut-Canada seront d'environ £4,000,000, et toutes celles du bassin des lacs de £18,000,000. Ainsi, les importations aux Etats-Unis et au Canada par la voie des lacs équivalent à un tiers des importations entières des Etats-Unis.

Jusqu'à présent les importations et les exportations des lacs ont plus que doublé, dans le cours de quatre années, et il y a tout lieu de croire que ce taux d'avancement continuera plus que sur le même pied. Le St. Laurent deviendra probablement la grande route publique à l'Océan Pacifique, et au Levant, et ce n'est que sur ses eaux que la portion occidentale du continent trouvera un débouché pour son énorme trafic.

On dit que la longueur de la navigation des lacs est d'environ 600 lieues, et d'après la description du professeur Williamson, ce sont des " canaux innombrables en un seul."

En combinant ces avantages avec les réseaux de chemins de fer qui entrecoupent maintenant ses rivages, le Canada peut à bon droit se vanter d'avoir d'aussi bonnes communications intérieures que tout autre pays du monde.

LE COLON PRIMITIF DU HAUT-CANADA.

Quelque grande qu'ait été la prospérité de l'Amérique et des établissemens qui distinguent la magnifique contrée qui vient d'être décrite, la nature ne s'y est pas prêtée sans épreuves, et ses trésors n'ont pas été acquis sans une lutte et des efforts dignes de leur valeur. Ceux qui ont eu l'occasion de passer par *de nouveaux défrichemens*, dans le Haut-Canada, doivent avoir été frappés de l'apparence triste, solitaire et même désolée de la petite hutte en bois rond du colon primitif. Au milieu d'une épaisse forêt, et avec un " lambeau de défrichement" à peine assez grand pour que le soleil puisse luir sur lui, il ne ressemble pas mal à un homme luttant pour sa vie sur une simple planche, au milieu d'un océan : il se passe des semaines, et souvent des mois, sans qu'il voie la face d'un étranger. La même forêt silencieuse, sauvage et sans bornes, se présente chaque matin à ses regards ; et ce qui seul l'empêche de craindre qu'elle ne le tienne enfermé pour la vie, c'est la hache qu'il a sur l'épaule. Quelques tiges de blé-d'Inde, paraissant entre des souches dont les racines s'entrelassent, tant elles sont près les unes des autres, forment sa seule sauvegarde contre le besoin ;

tandis que quelques plants de patates, croissant dans de petites fosses éloignées les unes des autres, et luttant pour se maintenir contre la touffe de ronce ou l'épais buisson, doivent former les semences de son abondance future. Des pins élevés, sillonnés et noircis par le feu, restent debout, comme tristes monumens de la solitude qui existe, tandis que la forêt elle-même, comme une immense muraille autour d'une forteresse, semble dire au colon, " comment la pauvreté peut-elle espérer d'échapper jamais d'une " telle prison?"

Cependant, il y a heureusement quelque chose de poétique dans la nature de chaque homme, et il n'y a pas de scène dans la vie, quelque triste qu'elle puisse paraître, où cette poésie ne puisse se montrer, où elle ne puisse pas dorer, pour ainsi dire, la désolation même, et faire qu'un petit nombre espèrent là où tout le monde pourrait désespérer. Cette petite clairière, car je décris une réalité, qui, à d'autres pourrait fournir une garantie aussi faible pour leur subsistance, a pourtant été pour ce colon isolé une source de songes agréables et encourageants. Il l'envisagea, et au lieu de s'arrêter à sa petitesse, il trouva dans ce lambeau l'espoir d'une grande ferme et de riches champs de blé-d'Inde. Et ce songe même, ou cette poésie, ou ce que vous voudrez, l'encouragea dans son labeur solitaire, et le rendit content de son âpre foyer. Les tiges de blé-d'Inde, que vous pourriez regarder comme ne donnant qu'une espérance trompeuse d'aises futures, s'associaient chez lui avec de grands monceaux de gerbes, et des greniers pleins ; et cette idée seule donnait de la force à son bras, et le rendait heureux. Sa petite hutte solitaire, dans laquelle je vis ses timides enfans se soustraire aux regards d'un inconnu, car il était rare qu'ils vissent, si jamais ils voyaient un étranger, n'était pas associée par lui à l'idée de privations et de peines, que vous pourriez naturellement y attacher, mais à l'idée mâle et fière qu'elle devait être la place où il acquerrait pour ces enfans une condition respectable et l'indépendance. Mais, outre cela, il connaissait l'histoire de centaines, de milliers d'individus qui, en Canada, étaient parvenus à la prospérité en dépit de désavantages semblables, et il se dit, en homme courageux, qu'il devait " aller et faire de même.'

Sept ans plus tard, je passai près de la maison de ce même colon : c'était dans la vallée de la Grande-Rivière, dans le Haut-Canada, non loin du présent village de Caledonia. La petite hutte en bois rond servait de cuisine, derrière une jolie maison en bois carré, à deux étages, et peinte en blanc. Auprès était une grange spacieuse, avec des animaux de toute sorte dans la basse-cour. Les souches, autour desquelles les tiges de blé-d'Inde avaient tant de difficulté à croître, la dernière fois que j'avais vu l'endroit, avaient presque toutes disparu. Une moisson luxueuse de maïs était seule en possession de la place où les pommes de terre avaient eu à lutter si péniblement contre les ronces et les buissons. La forêt, quelqu'épaisse et impénétrable qu'elle parût, avait été reculée considérablement par le bras nerveux de l'homme. Un jardin, brillant de fleurs, et entouré d'une jolie clôture en piquets, ornait le devant de la maison ; un jeune verger s'étendait par derrière. Comme je quittais la scène, je rencontrai un fermier revenant de l'église avec sa femme et ses enfans. C'était un dimanche, et il n'y avait rien dans leur apparence, si ce n'est peut-être la couleur brune à air de santé de leurs visages, qui pût les distinguer des habitans riches des villes. Le *waggon* dans lequel ils étaient, leurs chevaux, leurs harnais, leurs habits, en un mot, tout ce qu'ils avaient ou portaient, indiquait le bien-être et l'aisance. Je demandai à l'homme quel était le propriétaire de la ferme que je viens de décrire ? " Elle m'appartient, monsieur," répondit-il ; "il y a neuf " ans que je m'y suis établi, et, Dieu merci, j'ai assez bien réussi."

Tel était un des colons d'abord isolés du Haut-Canada : tels ont été ses fatigues, son énergie et son succès. Son histoire est celle de milliers d'autres habitans de la même province.

LE CULTIVATEUR OU FERMIER DU HAUT-CANADA, EN TANT QUE DISTINGUÉ DU COLON PRIMITIF.

Il n'y a peut-être pas au monde de gens qui vivent mieux,—je veux dire, qui ont en plus grande abondance les douceurs de la vie, que ceux qui ont défriché des terres, et qui savent en faire un usage convenable, dans le Haut-Canada. Les marchandises

importées dans le pays montrent que, non-seulement ils s'habillent bien, mais que souvent ils le font dispendieusement. Entrez-vous dans une église ou dans une chapelle, dans quelque partie que ce soit de la province, établie depuis quinze ou vingt ans, vous êtes frappé de la qualité des étoffes, et de la façon des habits portés par les deux sexes, particulièrement par les jeunes gens. Les mêmes schâles, les mêmes chapeaux, les mêmes robes que vous voyez dans la ville, sont portés par les femmes, tandis que les habits des hommes ne se distinguent pas de ceux que portent les gens de profession et les marchands, dans les villes. Un fait dont j'ai été témoin, il y a quelques années, en allant de Simcoe à Brantford, deux villes de l'intérieur de la province, servira à donner une idée du goût ainsi que des moyens de jouissance de ces gens. A une chapelle méthodiste ordinaire, au centre d'un établissement rural, et à dix milles au moins d'une ville ou d'un village, il y avait, en attente, *vingt-trois voitures de plaisir* à quatre ou deux roues : c'était une assemblée trimestrielle, et ces voitures étaient les véhicules des fermiers qui étaient venus y assister. Cependant, vingt ans auparavant, cet endroit était un désert : vingt ans auparavant, plusieurs de ces gens travaillaient à la journée, et ne possédaient pas une paire de bœufs : vingt ans auparavant, toutes ces choses étaient en-dehors de leurs plus beaux rêves de prospérité.

Ces preuves, non-seulement de bien-être, mais encore de luxe, peuvent paraître extraordinaires à ceux qui ne connaissent pas le Haut-Canada par expérience, parce qu'il n'est guère possible d'attendre de tels résultats d'une économie rurale grossière, qui vient de s'élever d'un désert. En agriculture, comme en tout autre genre d'occupation, la richesse est ordinairement le résultat de l'habileté et du jugement, autant que du travail et de la persévérance. Mais c'est un fait remarquable, que les cultivateurs du Haut-Canada ont des moyens d'amélioration, d'aggrandir et de rectifier leurs idées, que ne possèdent pas plusieurs de ceux de leur classe, même en Angleterre ; et cela provient du fait que la population est un mélange on ne peut guère plus diversifié. Il n'est pas rare que la même localité ait un représentant de la meilleure

économie rurale du Yorkshire, du traitement judicieux et des expériences agricoles de Lothian, et de la patiente et persévérante industrie de la Flandre. Dans un pays ainsi peuplé, les connaissances données par les voyages s'acquièrent sans qu'on soit obligé de s'éloigner de ses foyers domestiques. D'autres pays envoient leurs gens instruire les Canadiens, qui, en conséquence, n'ont pas besoin d'aller dans d'autres pays pour s'instruire. Mille expériences arrivent à leurs portes, les exemptant de la nécessité de frapper à mille portes pour les acquérir. Et l'avantage de cet heureux mélange de population n'est pas entièrement ou exclusivement du côté du Canadien, car en même temps qu'il profite de l'habileté et de la science de l'Européen, il lui apprend, en retour, à compter sur lui-même, dans les incidens imprévus et les difficultés inséparables d'un pays nouveau;—à devenir charpentier, lorsqu'une tempête a abattu une porte, et qu'il n'y a pas de charpentier à portée; et à faire, sans se décourager, le métier de charron, si une roue se brise, au milieu de la forêt, lorsqu'il n'y a personne pour l'instruire ou l'aider. Enfin, l'un communique à des gens comparativement ignorants et rustiques le savoir et l'habileté d'un pays ancien et très civilisé; l'autre apprend au travailleur instruit à vivre sur une terre nouvelle. La conséquence en est que l'Européen sagace devient en peu d'années, dans tout ce qui regarde la confiance en soi-même et l'esprit d'entreprise, un Canadien parfait, tandis que le Canadien devient un excellent Anglais, dans tout ce qui se rattache à une industrie éclairée. Le résultat naturel de ceci est qu'à peine une amélioration a été effectuée dans l'agriculture anglaise, qu'on la voit s'introduire en Canada; et il n'y a pas un instrument aratoire de valeur convenable au sol Canadien, qui ne soit aussitôt copié ou importé. Et des Sociétés d'Agriculture se sont formées, et ont prospéré dans la province à un degré à peine égalé dans quelque partie du monde que ce soit. Le résultat naturel en est qu'on peut voir des bêtes à cornes de Durham sur les confins mêmes de la civilisation, dans le Canada Occidental; qu'il y a à peine un petit canton où l'on ne puisse trouver les descendans des cochons de Berkshire, ni un village où l'on ne voie des chevaux offrant toutes les belles qualités des meilleures races d'Angleterre et d'Ecosse.

Qu'un pays qui se trouve dans de telles circonstances, qui jouit d'un beau climat, et où il y avait abondance de terres pour ceux qui avaient assez d'énergie pour les défricher et les cultiver, soit parvenu à une grande prospérité, la chose est moins étonnante qu'elle ne le serait, s'il n'avait pas eu un tel succès.

Les mêmes causes qui ont produit ces résultats sur l'agriculture ont eu aussi un effet éminemment salutaire sur la société. Le colon, qui pousse noblement en arrière l'immense désert, et se construit une demeure sur le terrain conquis, n'a nécessairement qu'une main osseuse et un visage rude à présenter à la civilisation qui s'avance; ses enfans aussi sont timides, sauvages et mal élevés. Mais un étranger arrive; il achète ce qu'il y a de fait sur le lot voisin; il a des enfans qui ont de l'éducation, et une femme qui connaît le bon ton et les bonnes manières, car il se trouve de ces gens, en plus ou moins grand nombre, dans chaque établissement du Haut-Canada. Les besoins du nouveau venu amènent une connaissance ou des relations avec le vieux pionnier; leurs familles se rencontrent, assez timides et gauches peut-être, d'abord; mais les enfans ne connaissent pas les exigences convenues de la société, et sont heureusement gouvernés par leur innocence dans leurs amitiés. Ainsi, ils jouent ensemble, ils vont à l'école de compagnie; et ainsi, sans qu'ils s'en apperçoivent, les goûts et les manières des enfans bien élevés se communiquent à ceux qui manquent d'éducation, et l'énergie et le courage des derniers sont communiqués à leurs compagnons plus efféminés. Le succès mâle, mais peu éclairé, apprend ainsi à jouir de ses gains, tandis que la pauvreté respectable apprend à améliorer sa condition. Que l'orgueil se mette quelquefois dans des inconvéniens pour prévenir ces agréables résultats, c'est ce que la connaissance que j'ai du Canada me force à admettre; et je dois reconnaître aussi que la jalousie et la vanité du simple succès envisagent quelquefois avec malveillance les manières et les habitudes du rang déchu, qui n'est peut-être jamais plus exigeant que lorsqu'il est plus indigent. Mais que la grande loi du progrès, et l'influence d'institutions libres, ne détruisent ces sentimens et ces préjugés exceptionnels, c'est ce qui paraîtra évident à

quiconque observera attentivement la société canadienne. Là où des hommes instruits et à manières élégantes subissent les changement qu'amènent des occupations laborieuses, car l'usage constant de la hache et de la charrue changent les sentimens des gens aussi bien que leurs apparences, et là où la rustique industrie est aussi changée par le succès que lui donne l'avantage de l'éducation, il est impossible que les deux classes ne se rencontrent pas. Lorsque l'une descend, du moins dans ses occupations, elle rencontre l'autre s'élévant, à raison de ses succès, et toutes deux occupent éventuellement le même piédestal. J'ai vu ce système social s'effectuer tant et plus dans le Haut-Canada, et je n'ai jamais eu connaissance d'un résultat différent. En Amérique, l'orgueil doit "s'abaisser pour vaincre;" la rustique industrie s'élève toujours.

La manière de vivre du cultivateur du Haut-Canada peut se résumer en peu de mots : il a le nécessaire en abondance, et il en jouit. Les habitans nés dans la province, généralement, et une grande partie de ceux qui sont venus d'Europe, mangent à la même table que leurs valets et leurs travailleurs. Ils mangent de la viande deux fois, et plusieurs, trois fois par jour, le nombre de fois étant, en apparence, une affaire de goût plutôt que d'économie. Le porc est la viande dont ils font le plus grand usage. Les arbres fruitiers étant en abondance, à peine y a-t-il une terre défrichée qui n'ait son verger ; et l'on trouve des fruits confits de différentes manières sur la table de chaque fermier. Le lait est en grande abondance, même chez les colons isolés, car là où il y a peu de pâturages, il y a sûrement de grands bois et du brout ; ou les têtes des ramaux tiennent lieu de foin. Le meilleur pain que j'aie mangé en Amérique, je l'ai mangé chez des cultivateurs du Haut-Canada. Ils mêlent ordinairement le gru avec la farine pour l'usage domestique, et comme leur froment est des plus beaux du monde, le pain qui s'en fait est en même temps sain et délicieux. Si l'on me demandait qu'est-ce qui distingue particulièrement le fermier du Haut-Canada, je répondrais sans hésiter, L'ABONDANCE. L'abondance règne dans son grenier ; l'abondance se montre dans sa basse-cour ; l'abondance luit dans ses champs de grain ; l'abondance sourit aux regards de ses enfans. Mais

qu'on ne s'imagine pas que cette abondance s'acquiert sans un travail continuel, et l'exercice du jugement et de l'intelligence: plusieurs des plus belles fermes du Haut-Canada sont sorties des mains de ceux dont les pères les avaient conquises sur la forêt, et un plus grand nombre sont épuisées et improductives, en conséquence d'un traitement injudicieux, de l'indolence ou de l'inattention, et dans quelques cas, ceux mêmes qui travaillaient comme engagés sur les fermes qui ont été vendues et détériorées par la seconde génération, se sont trouvés en état de les acheter. L'industrie a littéralement fait du valet le maître, tandis que le défaut de conduite et l'indolence ont réduit le propriétaire à l'état d'homme de journée. Et les Européens qui ont apporté avec eux des habitudes de dépense, ou qui ne savaient pas travailler, et ne voulaient pas apprendre à le faire, ne se sont pas trouvés beaucoup mieux. Car le travail qui, comme je l'ai montré, fait tant en Canada, peut, à raison de ce qu'il coûte, être ruineux à proportion, s'il est appliqué sans jugement, ou mal dirigé. Il en est du travail comme des voiles, qui, si la direction est bonne, peuvent s'emplir et opérer merveilleusement, mais qui, si le gouvernail est mal dirigé, peuvent tout arrêter, ou mettre en danger le vaisseau entier. Règle générale, le fermier monsieur, ou le monsieur *qui ne voulait pas être fermier*, parce qu'il ne voulait pas apprendre la valeur du travail, ou comment le diriger, quand il l'employait, a déplorablement manqué de succès dans le Haut-Canada. Pourtant le monsieur qui veut ôter son habit, et comme disent pertinemment les Yankees, "marcher en avant au son musical de sa hache," peut être certain d'acquérir l'abondance, et avoir de plus la consolation, au moyen de l'augmentation de la fortune, de laisser ses enfans dans l'aisance. A tout événement, il les laissera où ils auront appris comment faire pour réussir, et où le succès est facile. Mais il est incontestable,—(si une telle circonstance ne peut pas être appellée admirable)—que la richesse agricole du Canada est tombée principalement entre les mains du pauvre agriculteur pratique et du travailleur encore plus pauvre.

L'HABITANT OU CULTIVATEUR DU BAS-CANADA.

Il n'y a pas au monde de contraste plus marqué que celui qui existe entre l'habitant (ou cultivateur) du Bas-Canada et le fermier du Haut-Canada. Le dernier est entreprenant, aventurier et cosmopolite dans ses sentimens. Il est toujours prêt à changer le lieu de sa demeure pour un meilleur, et sa ferme de cent acres de terre défrichée ne lui est jamais plus chère que cinq cents acres de terre inculte, s'il peut se persuader que la dernière sera plus avantageuse à ses enfans. L'habitant (du Bas-Canada,) au contraire, n'aime rien tant que sa ferme souvent rétrécie. La terre sur laquelle il est né, quoique ne lui donnant souvent qu'une chétive subsistance, lui est encore plus chère que tout ce qu'il y a au monde. C'est vainement pour lui que les riches contrées de l'ouest ont été ouvertes ; c'est vainement pour lui que l'Amérique et l'Europe ont été remplies des rapports de la prospérité dont on y jouit. Ses rêves planent autour de ses foyers ; son imagination est bornée par les clôtures qui entourent sa ferme ; il ne demande pas un sort plus heureux que celui de vivre où son père a vécu, et de mourir où son père est mort.

Comme on pourrait naturellement s'y attendre, l'avarice a peu à faire avec un pareil caractère. S'il ne connaît pas les récompenses d'une ambition avide, il ne connaît pas non plus ses fiévreux contretems, ou son orgueil mortifié. Il n'est pas conséquemment un mortel plus gai, plus content et plus heureux que le cultivateur du Bas-Canada. Sa petite ferme, car généralement parlant, en conséquence de fréquents partages, les fermes du Bas-Canada sont petites, lui donne suffisamment de quoi vivre, et jamais il ne lui arrive de s'inquiéter du lendemain. Il a cinq ou six vaches, et il sait qu'elles donneront assez de lait pour lui et sa famille, et il ne se met jamais en peine de l'avantage d'en augmenter le nombre, ou d'en améliorer la qualité. Il a six ou huit porcs, et au lieu d'en engraisser deux ou trois pour le marché, comme ne manquerait pas de faire un cultivateur européen, il prend les bienfaits du Ciel comme ils lui sont envoyés, et il mange le tout. Il ne copie les améliorations de personne, il n'imite le genre de vie de per-

sonne. Sa vie, sa nourriture, ses jouissances sont réglées par les occasions du jour. S'il se nourrit somptueusement, il en rend grâces à la Providence, et est heureux. Si quelquefois, il en est autrement, il pense que tout est bien, et il est également content. Simple dans sa manière de vivre, il est heureux dans sa simplicité. Pendant des générations son caractère n'a pas subi un changement perceptible, mais heureusement sa douceur, son innocence et sa gaîté ont été également durables.

Je ne puis prendre congé de l'habitant du Bas-Canada sans faire allusion à son aimable disposition d'esprit, et à sa politesse naturelle. Passez-vous par une paroisse de la campagne, quelque reculée qu'elle soit, dans une partie quelconque de la province, vous êtes salué de tous côtés par jeunes et vieux, avec tant de grâce, et en même temps tant d'aise et de franchise, que pour le moment vous oubliez où vous êtes. Entrez-vous dans la maison d'un habitant, vous la trouvez toujours propre, ornée de fleurs aux fenêtres, et blanchie à la chaux ; et le maître, fût-il l'homme le plus pauvre de la paroisse, vous offrira l'hospitalité avec tant de cordialité et de goût, d'une façon si peu embarrassée et si peu embarrassante, que vous aurez de la peine à croire que ces gens ont toujours vécu dans un tel endroit. Vous parlez un français exécrable, comme font malheureusement beaucoup d'Anglais ; vous faites des fautes qui provoqueraient le rire d'un saint même, et cependant jamais vous n'appercevez un sourire sur la face de votre hôte, non plus que sur les faces de ses enfans. Sans doute, après que vous êtes parti, ils rient de bon cœur de votre jargon. Votre religion, vos opinions politiques, ou votre pays peuvent, en conséquence de circonstances accidentelles, n'être pas de son goût, mais tant que vous êtes sous son toît, serait-ce pendant des mois, jamais vous n'entendrez un mot qui puisse heurter vos sentimens, ou blesser votre orgueil. Dans l'esprit d'entreprise, dans cette hardiesse de pensée et d'action qui rendent un peuple grand et un pays florissant, ils sont incontestablement beaucoup au-dessous du reste des Américains. En ne cherchant pas à se mettre au fait d'améliorations palpables et d'inventions utiles, et quelquefois en s'opposant à leur introduction, ils tiennent une conduite qui est

au-dessous de leur intelligence. Mais quant à la politesse et aux bonnes manières, quant à tout ce qui peut fasciner un étranger, et rendre heureux celui qui réside parmi eux, ils sont infiniment au-dessus de ceux de la même classe sur ce continent. Et tout ce que l'Amérique pourrait leur apprendre en fait d'entreprise n'excéderait pas ce qu'ils pourraient apprendre à l'Amèrique dans les plus beaux traits de la civilisation, savoir, l'obligeance, la politesse et les bonnes manières.

D'après ces observations générales, on pourrait inférer que l'agriculture n'a pas fait beaucoup de progrès dans cette province : mais tel n'est pas le cas. Depuis quelques années, particulièrement depuis l'union des provinces, les meilleures races d'animaux ont été introduites graduellement dans les établissemens du Bas-Canada ; et des sociétés d'agriculture, les grands foyers des connaissances et des améliorations pratiques, se sont formées et se forment dans les établissemens les plus avancés. A une exposition tenue à Québec l'automne dernier, la montre de bêtes à cornes de Durham, de cochons et de chevaux importés, aurait fait honneur à une partie quelconque de l'Amérique ; en même temps que les légumes, particulièrement les pommes de terre, les betteraves, et les navets, pour lesquels, néanmoins, il faut dire que la terre aux environs de Québec est singulièrement bien adaptée, étaient plus beaux que ceux qui ont été exposés dans le Haut-Canada. Si ces expositions sont encouragées et réussissent aussi bien dans le Bas-Canada qu'elles ont réussi dans le Haut, et on ne voit pas pourquoi il n'en serait pas ainsi,—elles changeront en peu d'années l'aspect entier de l'économie rurale du Bas-Canada. Les mauvaises coutumes disparaîtront devant elles comme les mauvaises herbes, car quand les cultivateurs en viendront à comparer les produits du travail et de l'habileté, ils ne pourront que préférer ce qui apporte de l'honneur aussi bien que du profit à ce qui cause des inconvénens, et invite au mépris ; et ils ne continueront pas longtems à se nourrir d'erreurs, car ils auront découvert que la vérité est une denrée beaucoup plus précieuse. La concurrence fera que l'erreur sera honteuse de sa folie, car nul homme, quelque entêté ou revêche qu'il puisse être, n'affrontera volontiers le ridi-

cule qui s'attache à la manie de tenir à des usages absurdes au milieu d'améliorations générales. Exposer l'ignorance et l'absurdité à une désapprobation générale, et attirer l'admiration à l'habileté et à l'industrie, c'est faire triompher d'un coup ces dernières. Les SOCIÉTÉS AGRICOLES, avec leurs mille prix pour les meilleures productions du pays, et leurs mille moyens de dénoncer les mauvais systèmes et les préjugés dommageables, me parraissent être des inventions admirables pour faire que les hommes aient honte d'être en arrière de leur siècle, et se fassent un honneur d'être à son niveau.

Le système féodal, sous lequel la grande masse des terres du Bas-Canada a été tenue, depuis leur premier établissement, a été regardé, et je crois avec vérité, comme un grand obstacle au progrès du pays. Quand la propriété foncière ne pouvait changer de mains sans de fortes taxes et redevances, et quand les améliorations n'appartenaient qu'en partie à ceux qui les avaient faites, l'esprit d'entreprise répugnait à avoir quelque chose à faire avec la terre, et le désir de faire des améliorations était généralement ralenti ; mais la législature, dans sa dernière session, a sagement et patriotiquement aboli cette tenure pour jamais, et l'on peut à présent acquérir des biens-fonds à peu de frais, et les tenir en franc-aleu. On pense que cette grande mesure opèrera une révolution complète dans le Bas-Canada. Quand les gens sauront que les améliorations seront pour leur propre et seul avantage, ils seront portés à les faire, et la pensée fière, la persuasion qu'ils deviendront les propriétaires de leur sol, créera chez eux un fort et noble désir de l'acquérir. Rien n'a exercé une influence plus puissante pour le bien en Amérique, que le sentiment qu'il est possible de s'acquérir une grande propriété foncière. Il a créé une noble ambition dans des âmes où la chose aurait pu être regardée comme impossible. Il a donné du nerf et de l'énergie à des bras qui autrement auraient été trop faibles. Il a fait passer la "poésie" du savoir-vivre, de la dignité et de la civilisation à des personnes accoutumées à toute la grossièreté de l'extrême pauvreté, et à toute la bassesse d'une servitude longtems continuée et dégradante.

AUGMENTATION DE LA POPULATION EN CANADA, ET CETTE AUGMENTATION COMPARÉE A CELLE DES ETATS-UNIS.

Jusqu'à 1829 la population des deux Canadas n'étant que de 696,000 habitans, ils occupèrent une très humble position dans l'histoire industrielle de l'Amérique. Depuis, quoiqu'ils aient eu beaucoup moins que leur juste part de l'honneur accordé par l'Europe à l'avancement extraordinaire des Etats-Unis, ils n'en ont pas moins joui des avantages d'une prospérité qui ne le cède, comme j'aurai occasion de le faire voir, à aucune partie de ces Etats. En 1800, la population libre des Etats-Unis était de 5,305,925. En 1850, elle était de 20,250,000,—montrant une augmentation de près de quatre cent pour cent.

En 1811, la population du Haut-Canada était de 77,000, et en 1851 de 952,000, offrant un accroissement, en quarante années, de *onze cent pour cent.*

Durant les dix dernières années, dans un temps où il fut donné une impulsion extraordinaire à la population des Etats-Unis, à raison des ouvrages publics en voie de construction, et des gages très élevés payés aux travailleurs, leur taux d'augmentation a été de 35·27 pour cent. Dans la Grande-Bretagne, durant le même espace de temps, l'augmentation a été de 13·20 pour cent ; dans le Haut-Canada, elle a été de *cent-quatre pour cent.*

Comme je l'ai remarqué, la population libre des Etats-Unis s'est accrue, de 1800 à 1850, de 14,944,075, ou d'un peu moins de quatre fois. La population du Haut-Canada, depuis 1811, qui est la première année que le recensement a été fait avec exactitude, jusqu'à 1851, s'est accrue de 875,000, ou de dix fois, approchant de près de trois fois l'accroissement des Etats-Unis pris en total.

Il n'y a peut-être aucune partie du monde connue à l'histoire moderne, à l'exception de la Californie et de l'Australie, où une plus grande augmentation ait eu lieu dans la population. Dans les derniers pays, la découverte de l'or a donné un stimulant contre nature à l'affluence d'étrangers ; mais dans ces endroits, malheureusement, les principales choses que le travail laisse pour marquer son passage sont des creux et des buttes d'un aspect désagréable, trop souvent monumens de fatigues et de peines sans

récompense, et d'espérances amèrement frustrées. Mais en Canada, le travail est marqué par des champs de blé, qui contribuent aux richesses et aux aises du monde entier ; et le succès est d'un tel caractère, qu'il élève l'homme par son exemple, et rend respectables des races entières.

A raison de ce que le grand flot de l'émigration s'est toujours dirigé à l'ouest, la population du Bas-Canada ne s'est pas accrue dans la même proportion que celle du Haut-Canada. Dans les vingt-cinq dernières années, pourtant, il montre une augmentation de quatre-vingt-dix pour cent, sa population s'étant trouvée, en 1829, de 500,000 âmes, et en 1854, de 1,048,000.

Le Canada pris en entier est peuplé par des gens des pays suivants :

	Origines.	Bas-Canada.	Haut-Canada.	Total.
Natifs.	Angleterre et pays de Galles,	11230	82699	93929
	Ecosse,	14565	75811	90376
	Irlande,	51499	176267	227766
	Canada, d'origine française,	669528	26417	695945
	" non d'origine française,	125580	526093	651673
	Etats-Unis,	12482	43732	56214
	Nouvelle Ecosse et Ile du Prince Edouard,	474	3785	4259
	Nouveau Brunswick,	480	2634	3114
	Terre-Neuve,	51	79	130
	Iles Antilles,	47	345	392
	Indes Orientales,	4	106	110
	Allemagne et Hollande,	159	9957	10116
	France et Belgique,	359	1007	1366
	Italie et Grèce,	28	15	43
	Espagne et Portugal,	18	57	75
	Suède et Norvège,	12	29	41
	Russie, Pologne et Prusse,	8	188	196
	Suisse,	38	209	247
	Autriche et Hongrie,	2	11	13
	Guernesey,	118	24	142
	Jersey et autres îles britanniques,	293	131	424
	Autres lieux,	830	1351	2181
Nés en mer,		10	168	178
Lieu de la naissance inconnu,		2446	889	3335
	Population totale,	890261	952004	1842265

Depuis que le recensement a été fait, la population a atteint le nombre de 2,300,000, celle du Haut-Canada ayant augmenté de 308,000, et celle du Bas-Canada, de 150,000.

Dans le Haut-Canada, les habitans natifs de la province forment les onze dix-neuvièmes de la population entière, et les natifs d'Irlande plus du double de ceux de tout autre pays.

Dans le Bas-Canada, les habitans nés dans le pays sont à tous les autres comme huit à un, et les natifs d'Irlande sont quatre fois plus nombreux que ceux de tout autre pays. Dans les comtés de Sherbrooke, Stanstead, Shefford, Mégantic et Missiskoui, il s'est établi un nombre plus qu'ordinaire de gens nés dans les Etats-Unis: dans Missiskoui il y en a deux mille, et dans Stanstead plus de trois mille.

Les habitans du Haut-Canada d'origine française sont plus nombreux qu'ailleurs dans les comtés d'Essex, de Prescott, et de Glengary, et dans la Cité de l'Outaouais.

Il n'y a que très peu de Haut-Canadiens dans le Bas-Canada.

Le township de Waterloo, dans le Haut-Canada, contient 5237 individus d'origine allemande, et il est remarquable par sa grande prospérité et ses belles fermes. Dans les comtés de Haldimand Perth, York de l'Est. et Welland, la population allemande est nombreuse aussi, et également prospère.

NAISSANCE ET PROGRÈS DES CITÉS ET VILLES DU CANADA —COMPARÉES À CELLES DES ETATS-UNIS.

L'effet le plus frappant de l'augmentation de la population en Amérique, c'est la fondation et l'accroissement de villes et de cités. A la tête d'un lac, où bien là où une rivière se jette dans une de ces mers intérieures, et forme un port naturel, ou sur le bord d'une rivière navigable qui coule par une contrée fertile, un pionnier de la forêt, ou un spéculateur aventurier s'arrête et dit: "Ici sera une ville." S'il a bien jugé, et si le pays qui environne sa "Thèbes ou son Athènes" imaginaire est invitant, les flots de population qui coulent perpétuellement vers l'ouest, s'arrêtent pour un temps

à sa "location," et vérifient actuellement son rêve. C'est là littéralement l'histoire de la fondation de Chicago et de Milwaukie, dans les Etats-Unis, et de Brantford et London, dans le Haut-Canada, et de plusieurs autres villes et cités des deux pays. Et pour donner une idée de la richesse créée par cette centralisation soudaine de population dans une contrée comparativement déserte, je n'ai besoin que de mentionner le fait, qu'il y a vingt ans, la terre ne se vendait qu'une livre l'acre dans plusieurs des cités, villes et villages de la partie occidentale de l'Amérique, où elle s'achète maintenant vingt-cinq livres le pied. Il n'y a pas un ancien habitant de Buffalo ou de Chicago, dans les Etats-Unis, ou de Toronto ou Hamilton, en Canada, qui ne puisse citer plusieurs cas de propriétés valant maintenant des milliers, et même des dixaines de milliers de livres, vendues, il y a vingt ans, pour une vache, ou un cheval, ou une petite quantité de marchandises tirées d'une boutique, ou pour quelques semaines ou quelques mois du travail d'un artisan. Ces choses font le sujet des causeries du coin du feu, dans ces endroits. Les pauvres en parlent comme leur donnant lieu d'espérer; les riches les regardent comme des sujets de congratulation. Le spéculateur et l'homme entreprenant en apprennent où et comment fonder une ville, et à prendre un essor hardi vers la fortune.

Dans ce trait singulier et instructif du progrès américain, quelle est la comparaison entre le Canada et les Etats-Unis?

Le "*World's Progress*," publié par Putnam, de New-York autorité digne de confiance, donne la population et l'accroissement des principales villes des Etats-Unis. Boston, entre 1840 et 1850, s'est accrue de quarante-cinq pour cent. Dans le même espace de temps, Toronto s'est accrue de *quatre-vingt-quinze pour cent.* New-York, le grand *emporium* des Etats-Unis, et regardée comme la ville la plus florissante du monde, s'est accrue, dans le même temps, de soixante-six pour cent, c'est-à-dire, de trente-cinq de moins que Toronto.

Les cités de St. Louis et de Cincinnati, qui ont aussi éprouvé une prospérité extraordinaire, n'entrent pas mieux en comparaison avec le Canada. Dans les trente années qui ont précédé 1850

la population de St. Louis est devenue quinze fois plus considérable; dans les trente-trois années qui ont précédé la même année 1850, la population de Toronto est devenue *dix-huit fois* plus nombreuse. Et Cincinnati, dans le même temps donné à St. Louis, ne s'est accru que de douze fois.

Hamilton, jolie ville canadienne, située à la tête du lac Ontario, et fondée beaucoup plus récemment que Toronto, a aussi prospéré d'une manière inouïe: en 1836, sa population n'était que de 2846; en 1854, elle était de plus de 20,000.

London, ville encore plus reculée vers l'ouest, dans le Haut-Canada, et fondée encore plus récemment que Hamilton, son site ayant été arpenté comme lieu désert, il n'y a guère plus de vingt-cinq ans, compte maintenant plus de dix mille habitans.

La Cité de l'Outaouais, récemment nommée ainsi d'après la superbe rivière de ce nom, sur laquelle elle est située, compte aujourd'hui plus de 10,000 habitans, quoiqu'en 1830, elle n'eût que 140 maisons, y compris de simples appentis et cabanes, et que le terrain sur lequel elle est bâtie ait été acheté, il n'y a pas encore bien des années, *quatre-vingts livres.*

La ville de Brantford, située entre Hamilton et London, et dont le site était absolument un désert, il y a vingt-cinq ans, compte maintenant 6000 âmes, et s'est accrue de plus de *trois cent pour cent* en dix ans; et cela sans autre cause ou impulsion que le commerce créé par l'établissement de la belle contrée qui lui est adjacente.

Les villes de Belleville, Cobourg, Woodstock, Goderich, Sainte-Catherine, Paris, Stratford, Port Hope et Dundas, dans le Haut-Canada, montrent une prospérité semblable; la population de quelques-unes d'entre elles s'étant accrue dans une proportion encore plus grande que celle de Toronto, et toutes étant autant de preuves de l'avancement du pays, et de l'augmentation des affaires et de la population dans leurs environs.

Que quelques-unes des petites villes des Etats-Unis aient joui d'une prospérité semblable, je le crois sans peine, en considérant que les campagnes qui leur sont contiguës ont été soudainement remplies d'une grande population. Buffalo et Chicago aussi,

comme villes, sont des exemples éclatants et inouïs du commerce, de l'énergie, et du progrès des Etats-Unis. Mais que Toronto ait tranquillement et sans ostentation augmenté sa population dans une plus grande proportion que New-York, St. Louis et Cincinnati, et que les autres cités et villes du Haut-Canada aient tenu pied à la capitale, c'est un fait tout à l'honneur de la patiente et persévérante industrie et au calme esprit d'entreprise des habitans du Canada.

Quoique le Bas-Canada, en conséquence du fait déjà mentionné, que le flot de l'émigration s'est principalement dirigé vers l'ouest, n'ait pas avancé aussi rapidement que la province Supérieure, cependant plusieurs de ses comtés et de ses villes ont fait depuis peu un grand progrès. Dans les sept années qui ont précédé 1851, la population du beau comté de Mégantic, situé du côté du sud du St. Laurent, et par lequel passe le chemin de fer de Québec et Richmond, s'est accrue de cent-seize ; le comté de l'Outaouais, de quatre-vingt-cinq ; le comté de Drummond, de soixante-dix-huit, et celui de Sherbrooke, de cinquante pour cent. La cité de Montréal, probablement la ville la mieux bâtie de l'Amérique, et sans contredit une des plus belles, a triplé sa population en trente-quatre ans. L'ancienne cité de Québec a plus que doublé sa population dans le même espace de temps ; et Sorel, à l'embouchure du Richelieu, a augmenté de plus de quatre fois : faisant voir que le Bas-Canada, avec tous les désavantages de la tenure seigneuriale, et celui d'être regardé généralement comme moins favorable que l'ouest pour la colonisation, s'est paisiblement, mais justement acquis un titre à une portion de l'honneur accordé à l'Amérique, pour son progrès.

L'AGRICULTURE ET SON PROGRÈS—COMPARÉE À CELLE DES ÉTATS-UNIS.

Le Canada, et particulièrement la province occidentale, est et a été essentiellement un pays agricole. Agissant d'après une politique qu'il n'est pas nécessaire d'expliquer, non plus que d'en discuter ici le mérite, l'Angleterre a toujours désiré faire du Canada, et à

vrai dire, de toutes ses colonies de l'Amérique du Nord, un marché pour ses manufactures. La conséquence en a été que l'énergie du Canada s'est dirigée principalement vers l'agriculture. Il est vrai qu'il a des minéraux précieux, mais ce n'est que depuis peu que l'attention s'y est dirigée, et qu'il a été employé des capitaux à leur exploitation. Quelle qu'ait été la prospérité dont le peuple canadien a joui, c'est emphatiquement au sol et à l'usage qu'il en a fait, ainsi qu'au bois qu'il a trouvé dessus, qu'il la doit. Suivre la charrue c'est donc suivre ce qui a conduit à la richesse du Canada. Compter ses meules de grain, c'est dire ce qu'il a à montrer pour son travail. La statistique qui marque sa production annuelle, ce sont les pierres milliaires qu'il y a sur son chemin vers la prospérité; et si le lecteur a quelque goût pour des greniers pleins, de riches moissons sur pied, des basses-cours pleines de tout ce qu'il y a de nécessaire, et de beaux animaux, car ils ne sont pas moins beaux pour être domestiques et utiles, je l'inviterais à faire une courte excursion sur l'agréable chemin qui conduit à la prospérité canadienne.

La valeur de toutes les productions végétales du Canada, en 1851, a été estimée à £9,200,000, les grains étant évalués à £5,630,000, et les autres produits à £3,570,000. La récolte de froment de cette année, dans le Haut-Canada, a été de 12,682,550 minots, ou près de 13½ minots pour chaque habitant, tandis que celle des Etats-Unis, la même année, n'a donné que 4½ minots à chaque habitant.

Ce serait excéder les limites d'un essai que de décrire le grand accroissement des productions végétales du Canada. Le progrès des Etats Américains, sans exemple, peut-être, dans l'histoire du monde, fournit, par contraste, les meilleures preuves de l'avancement agricole du Canada. L'Ohio, le meilleur de ces Etats pour des fins agricoles, et où la terre est tenue, en moyenne, au double du prix de celles de toute l'Union, produit, quoique le froment y soit cultivé à peu près acre par acre, un septième de moins en quantité que le Haut-Canada, y ayant un minot et demi de moins pour chaque habitant.

Dans les dix dernières années, la production du froment dans tous les Etats-Unis a augmenté de 48 pour cent, et celle du Canada, dans le même espace de temps, de 400 pour cent. Même en fait de blé-d'Inde, la comparaison avec les Etats-Unis est en faveur du Canada, l'augmentation dans les Etats-Unis, pendant dix ans, jusqu'à 1851, ayant été de 56 pour cent, tandis que pendant neuf ans, jusqu'à la même année, celle du Canada a été de 163 pour cent.

La production de l'avoine a augmenté de 133 pour cent en neuf ans, dans le Haut-Canada, et de 70 dans le Bas-Canada, contre 17 pour cent, durant le même espace de temps, dans les Etats-Unis.

La quantité des animaux de différentes espèces est regardée avec raison comme un des traits les plus importants en agriculture et comme un point digne de l'attention de tout bon cultivateur, car sans les troupeaux il ne serait pas possible de conserver au sol ses propriétés fertilisantes, ce qu'il en coûte de peines et de dépenses pour obtenir du guano, du nitrate de soude et autres engrais artificiels, étant à peu près au-dessus des moyens du fermier, dans un pays nouveau. En outre de ceci, les animaux de ferme sont une source de profit, en fournissant du beurre, du fromage, de la laine, et d'autres produits vendables.

En 1851, le Canada possédait 592,622 vaches laitières, c'est-à-dire deux par 6½ individus, et 46,939 de plus que l'Etat de l'Ohio, qui avait, cette année-là, à peu près le même nombre d'habitans. Quant aux moutons, le Haut-Canada en avait dix, et le Bas-Canada huit, par chaque centaine d'habitans, tandis que les Etats-Uuis n'en avaient que 7¼. En dix ans, l'augmentation de ces derniers animaux, dans les Etats-Unis, a été de 10 pour cent, et dans le poids de leur toison, de 32 pour cent. En Canada, dans le même espace de temps, l'augmentation, dans le nombre des animaux a été de 35 pour cent, et dans la laine, de 64, et la qualité de la laine canadienne a été déclarée, à la grande Exposition, à peu près égale aux plus beaux échantillons de celle d'Allemagne.

Le Canada possède un cheval par cinq habitans, et l'augmentation, en dix ans, a été de 50 pour cent. Le nombre des meilleures bêtes à cornes a augmenté de 64 pour cent en six ans, et le nombre

total des animaux, d'après le recensement de 1851, était de 4,249.314. Depuis cette époque, l'augmentation doit avoir été très considérable ; et l'importation des plus belles races européennes a mis le cultivateur canadien en état de concourir, pour les animaux soigneusement choisis, avec quelque partie du monde que ce soit.

D'après un sommaire des faits mis en lumière par les derniers recensemens du Canada et des Etats-Unis, pris à une année de l'un à l'autre, il paraît que le Canada surpasse l'Etat de l'Union le plus productif, en froment, pois, seigle, orge, avoine, blé, sarrasin, foin, chanvre, lin, houblon, sucre d'érable, et pommes de terre ; l'Ohio surpassant grandement le Canada en beurre, fromage, graine de foin, laine, tabac, bœuf et porc ; et si l'on ajoute le produit de la forêt, dont le Canada a exporté, en 1851, pour la valeur de plus d'un million et demi de livres, la richesse relative est grandement en faveur du Canada.

Déjà la population du Canada est plus d'un treizième de celle des Etats-Unis, et l'aire en milles carrés équivaut à un sixième, en n'y comprenant pas les territoires. Sa production de blé est un sixième de celle des Etats-Unis, et possédant la grande route du St Laurent à l'ouest, ses ressources offrent à l'énergie et à l'esprit d'entreprise un champ qui n'a pas son égal.

Comme pays exportateur de froment, le Canada a fait de grands progrès ; et lorsque les méthodes perfectionnées d'agriculture y seront adoptées plus généralement, et que ses fertiles territoires de l'ouest seront plus peuplés, ses exportations de grain et de farine seront immenses. Il paraîtrait qu'au contraire, les Etats-Unis, durant les vingt dernières années, n'ont pas été en état, malgré même la tentation de prix de famine, d'augmenter leurs exportation ; car pour 1831, leur exportation de blé et farine a été de 9,441,091minots, et la valeur de $10,461,715. En 1851, l'exportation a été de 11,028,397 minots, et la valeur de $11,543,063, l'augmentation, en vingt ans, n'ayant été que de 1,587,306 minots.

En 1838, le Canada exporta 296,020 minots de froment, et en 1852, 5,496,718 minots, c'est-à-dire, dix-huit fois plus. Ses exportations en grains ont doublé quatre fois en quinze ans, ou plus d'une fois tous les quatre ans Elles équivalent maintenant à la moitié des exportations entières des Etats-Unis.

Il y a néanmoins deux articles qui, jusqu'à dernièrement, ont peu occupé l'attention des Canadiens, savoir, le houblon et le lin. Il a déjà été exporté une quantité considérable du premier, et la quantité en a été regardée, à la grande Exposition, comme égale à celle du houblon anglais. La production du lin deviendra probablement un point très important dans la richesse industrielle du Canada, car le sol et le climat du Canada sont regardés comme mieux adaptés à la culture de cette plante que les pays où elle est cultivée en grand. La fibre est de la meilleure sorte, et le chanvre est au moins égal à celui qui vient de la Baltique. Le gouvernement s'est déjà montré disposé à favoriser et à encourager cette nouvelle source de richesse, et sa manufacture deviendra très générale dans le pays.

PRODUITS NATURELS.

BOIS DE CONSTRUCTION.

Les produits de la forêt ne le cèdent en importance qu'à ceux de l'agriculture, et ils les égalent en valeur. En 1853, les exportations se sont montées à £2,355,255; à quoi il faut ajouter la valeur des vaisseaux construits à Québec, qui était de £620,187. Il a été exporté de ce bois pour la valeur de £1,682,125 à la Grande-Bretagne, de £11,000 aux colonies britanniques, et de £652,544 aux Etats-Unis. Le pin blanc et le pin rouge, le chêne, et l'orme forment les *items* les plus importants de cette somme. L'exportation de la potasse et de la soude a été de £157,000, et celle des peaux et des fourrures de £32,000. Le bois exporté ne forme pourtant qu'une très petite proportion de la richesse forestière, car la consommation intérieure pour usage domestique, pour construction d'édifices, de quais, de chemins de fer, de clôtures, etc., est évaluée à beaucoup plus de £2,000,000; ce qui porterait la valeur totale du produit de la forêt, en 1853, à environ £4,552,000.

On dit qu'il vient de la Baltique en Angleterre trois fois plus de bois de construction, depuis la réduction des droits, et l'on a cru

pendant un temps, que le changement serait fort préjudiciable à l'importation du Canada. Il se trouve pourtant que le bois de la Baltique et celui de l'Amérique sont requis pour différentes parties de maisons et de vaisseaux, et que l'augmentation de la consommation de l'un est également avantageux à l'autre. Le Canada possède presque toutes les variétés de bois de service ou d'ornement, et son noyer noir surpasse, pour la durée et la beauté du grain, l'acajou et le bois de rose, dont on fait un si grand usage en Europe.

Dans le bois de sciage ou de charpente, l'augmentation a été très grande, comme il paraît par la comparaison des quantités exportées durant les trois dernières années. L'année 1851 en a produit 120,175,560 pieds, et l'année 1853, 218,480,000 pieds, et ajoutés à huit millions en madriers rompus, et bouts de planches, et à 38,740,168 pieds cubes de bois écarri, le total serait de 727,188,010 pieds carrés, équivalant à 61,265,667 pieds cubes de bois de construction. Les rapports, pourtant, vu la nature de l'affaire, et la vaste étendue de pays sur laquelle elle se fait, sont sans doute beaucoup au-dessous de la marque.

PECHERIES.

Les pêcheries, dans le golfe du fleuve St. Laurent, aux embouchures du Saguenay et autres grandes rivières, et sur les grands lacs, donnent de l'emploi à plusieurs milliers d'individus. Les pêcheries du golfe sont de grande valeur, mais la Nouvelle Ecosse, le Nouveau Brunswick, l'Ile du Prince Edouard, et celle de Terreneuve, y sont également intéressés, et d'apres le traité récent de réciprocité, les citoyens des Etats-Unis ont un accès libre à ces eaux. Les principales stations qui appartiennent immédiatement au Canada sont les Iles de la Madeleine, Gaspé, et la Baie des Chaleurs, et sur les lacs Huron et Ontario. Le produit de ce négoce en 1853 a été d'environ 110,100 quarts ou caques, et il en a été exporté pour la valeur de £85,000, savoir : £18,355 aux Etats-

Unis, £15,072 aux colonies de l'Amérique Britanniqne du Nord, £8801 dans la Grande-Bretagne, et £42,770 dans des pays étrangers.

TRAITS GÉOLOGIQUES, ET SOL.

Les traits généraux du Canada montrent une contrée granitique, offrant accidentellement des roches calcaires à texture douce, et en couches horizontales. La région calcaire s'étend en une ligne allant au nord-ouest, au-delà du lac Michigan, jusqu'aux sources du Mississippi, et de là, jusqu'à la grande rangée des montagnes Rocheuses. Tous les grands lacs sont placés dans la ligne de contact entre deux vastes chaînes de granite et de calcaire. A la partie la plus étroite du lac Ouinipig, où il n'a pas plus de deux milles de largeur, le rivage occidental est bordé par des roches calcaires, tandis qne sur le côté opposé, il y a des roches encore plus élevées d'un granite gris foncé. Dans la province Inférieure, le granite prédomine particulièrement, avec de l'argile et du calcaire accidentellement. Le rivage septentrional offre un champ fertile au minéralogiste, et à la chûte de Montmorenci, il y a une couche épaisse de calcaire, offrant de profondes crevasses, qui paraissent confirmer le récit du tremblement de terre de 1663, dont il y a encore tant de traces visibles.

Le granite se trouve invariablement en bancs inclinés à l'horizon, et qui ne lui sont jamais parallèles. De Québec à Niagara, le schiste rouge est peut-être la roche prédominante. Le sous-sol autour du lac Ontario est du calcaire appuyé sur du granite, le vrai granite se montrant rarement. Sur le lac Erié, les couches sont de calcaire, d'ardoise, et de grès, et à Niagara, l'assise d'ardoise a près de quarante pieds d'épaisseur, et elle est presque aussi fragile que le schiste bitumineux, tellement que le calcaire qui lui est superposé s'affaisse et vérifie jusqu'à un certain point l'opinion que la chûte a rétrogradé continuellement depuis des siècles. Sur le rivage méridional du lac Supérieur, on trouve le calcaire reposant sur le granite, et puis calcédoine, cornaline, jaspe, opale, agate

sardonix, zéolithe, et serpentine, avec fer, plomb, et cuivre empâtés. Le rivage septentrional est de formation plus ancienne, et on y trouve de vastes bancs de granite et des mines de cuivre.

Un rapport soigné et très intéressant, présenté récemment par M. Logan, le géologue provincial, à son Excellence le gouverneur-général, fournit des détails descriptifs précieux de la contrée située entre Montréal et le Cap Tourmente, trente milles au-dessous de Québec, ayant une longueur d'environ deux cent milles, s'élargissant graduellement en partant du Cap Tourmente, et ayant une superficie d'environ 3000 milles carrés.

" Elle présente une surface généralement plane, s'élevant en " plusieurs endroits en gradins abrupts, (marques d'anciens bords " de mer,) en terrasses successives, dont quelques-unes sont de " 200 à 300 pieds au-dessus du niveau du fleuve, et elles lui sont " toutes généralement parallèles. Ces terrasses sont composées " d'argile et de sable." Les matériaux économiques de ce district, traversé par le St. Maurice et autres grandes rivières, paraissent être ceux du *minerai de fer limoneux*, dont les plus grands champs se montrent dans la contrée située entre les rivières St. Maurice et Batiscan ; et dans les mêmes localités, particulièrement dans le rang St. Nicholas de la Pointe du Lac, on trouve en quantité de l'*ochre de fer*, occupant, dit-on, une aire de 400 acres, sur une profondeur allant de quatre à six pieds, et fournissant des variétés de huit couleurs différentes. On trouve aussi du *sable de fer*, du *plomb de mer*, et du *manganèse limoneux*, de l'*argile* à poterie et à briques, et une ardoise tégulaire, sur une étendue qui en permet la manufacture dans presque toutes les localités où il en est besoin, et du *grès blanc*, qui, quoique plus dûr que ne l'est ordinairement la pierre à bâtir, possède, comme le remarque M. Logan, la propriété précieuse de résister au feu. Ce grès, avec le calcaire ordinaire et la roche calcaire jaune appellée "pierre de Deschambault," et le grès meulière au-dessus du grès de Potsdam, fournissant des dalles pour pavés, se trouvent en lits d'un à deux pieds d'épaisseur. On trouve du *marbre* de différentes couleurs, et susceptible du plus beau poli, et les habitans ont su tirer un excellent parti de la *tourbe combustible*, car

lorsqu'elle a été brûlée et mêlée avec la terre d'au-dessous, il en résulte un sol très fécond.

Les conflagrations qui ont détruit de si grandes parties des deux principales villes du Canada ont naturellement attiré l'attention publique sur la manière de couvrir les maisons, et plusieurs carrières d'ardoise sont maintenant exploitées dans les townships de Kingsey et d'Elzéard. On dit que la pesanteur spécifique et la composition chimique de cette ardoise ressemble à la plus belle ardoise du pays de Galles. On a découvert de l'ardoise argileuse sur une grande étendue, dans les townships de l'Est du Bas-Canada.

Sir Charles Lyell et M. Logan ont déclaré, et avec trop de vérité, craint-on, que d'après la structure géologique du Canada, il ne peut s'y trouver de charbon de terre.

Mais si le Canada n'a pas de charbon de terre, il est situé convenablement pour s'en procurer : à son nord-ouest est l'immense bassin houiller de l'Etat du Michigan, et à son sud-est le bassin houiller encore plus grand des Apalaches. On suppose que la surface du premier est de 12,000 milles carrés, et celle du dernier de 60,000 milles carrés, et l'on dit que c'est la plus grande aire carbonifère connue du monde.

On n'a trouvé que peu de cuivre dans le Bas-Canada. Sur la rivière l'Assomption, et dans les autres endroits où l'on en a découvert, le gîte est, dit-on, de très peu de valeur.

M. Logan s'est beaucoup occupé de la découverte et de la distribution de l'or. Il est clairement démontré que la région aurifère s'étend sur plus de 10,000 milles carrés, du côté du sud du St. Laurent, particulièrement dans les townships de l'Est de la vallée du St. François, depuis Richmond jusqu'à la rivière au Saumon, et sur la rivière Magog, au-dessus de Sherbrooke ; mais il remarque que "le dépôt ne rémunèrera pas, en général, un "travail fait sans habileté, et que les agriculteurs, artisans, et "autres, adonnés aux occupations ordinaires du pays, ne feraient "que perdre leur temps, en devenant des chercheurs d'or."

Le rapport de M. Logan sur la province Supérieure est accompagné de celui de M. Murray, l'assistant-géologue, lequel regarde principalement la contrée située entre Kingston et la rivière

Severn, qui relie le lac Simcoe et la baie Géorgienne. Les matériaux économiques rencontrés dans cette contrée sont le *minerai de fer magnétique et de fer oligiste*, qui se trouve principalement dans le township de Bedford du comté de Frontenac, de Madoc et de Marmora dans Hastings, de Belmont dans Victoria, et de Seymour dans Northumberland. M. Murray pense que les dépôts de Madoc, Marmora et Belmont deviendront d'une grande importance commerciale. Les mines de Marmora sont maintenant exploitées par une compagnie anglaise, disposant de grands capitaux, et avec tout le perfectionnement moderne dans le mécanisme. Elles sont situées dans une plaine rocheuse, et le minerai est, dit-on, extrêmement riche, donnant parfois quatre-vingt-dix pour cent de fer métallique. On le trouve ordinairement à la surface, ou dans son voisinage immédiat. La compagnie à qui elles appartiennent possède aussi des couches étendues de marbre et de pierre lithographique. On trouve dans le même district de la galène et de la plombagine; et la formation de Potsdam fournit des pierres à meules et des pierres à paver. L'argile à brique rouge et à brique blanche est aussi très abondante.

Le Canada abonde en sources minérales, et les eaux de Caxton, de Plantagenet, de St. Léon et de Ste. Catherine ont acquis une grande célébrité.

Le sol du Canada est généralement extrêmement fertile, et consiste principalement en une terre végétale jaune sur un fond de roche calcaire. Il devient beaucoup meilleur en gagnant l'ouest, et l'on en reconnaît aisément la qualité, lorsqu'il n'a pas encore été mis sous culture, par le bois qu'il produit, les arbres les plus grands et les plus durs croissant dans la meilleure terre. Dans le Haut-Canada, l'argile brune et la terre végétale, mêlées avec de la marne, prédominent dans la contrée située entre le St. Laurent et l'Outaouais; mais plus à l'ouest, et au nord des lacs Ontario et Erié, le sol devient plus argileux et beaucoup plus productif. La terre vierge est riche outre mesure, et la terre végétale déposée pendant des siècles, et améliorée par les cendres des incendies qui quelquefois ravagent la forêt, rend le sol abondamment productif pendant plusieurs années sans engrais.

CLIMAT.

L'influence reconnue de l'atmosphère, non-seulement sur la fécondité du sol d'un pays, mais encore sur le tempérament, les habitudes et l'industrie de ses habitans, fait que des recherches sur le climat du Canada deviennent d'une grande importance.

Ses mers intérieures, ayant une superficie de 100,000 milles carrés, et contenant, à ce qu'on suppose, 11,000,000 de milles cubes d'eau, excédant de beaucoup la moitié de l'eau douce contenue dans tous les lacs du monde, contribuent puissamment à modifier les extrêmes du froid et de la chaleur. L'uniformité de la température ainsi produite, quoique basse, est très favorable à la vie animale et végétale. Il se trouve donc que dans le voisinage des lacs, les fruits les plus délicats parviennent à maturité en bon état, tandis que dans des lieux situés quatre ou cinq degrés plus au sud, ils sont détruits par les premières gelées. La quantité de pluie qui tombe en plus grande partie durant l'été et au commencement de l'automne, est sans doute grandement augmentée par l'évaporation de ces immenses masses d'eau. Les vents sont très variables, et continuent rarement à souffler du même point pendant plus de deux ou trois jours. Il en résulte que l'équilibre est conservé, et que les tempêtes désastreuses sont moins fréquentes. Le vent de S. O. est le plus fréquent : il souffle pour l'ordinaire modérément, et par un temps clair. Les vents de N. E. et d'E. amènent des pluies continuelles en été et au commencement de l'automne, et celui du N. O., venant de régions glacées, est invariablement sec, élastique et salubre. Depuis 1818, le climat a beaucoup changé, en conséquence, suppose-t-on, des grands défrichemens qui ont été faits dans la forêt primitive.

La salubrité du pays est suffisamment prouvée par son ciel sans nuages, son air élastique, et l'absence presque absolue de brouillards. La pureté de l'air a un effet très salutaire sur les esprits. Les froids de l'hiver sont sévères et constants ; les étés sont très chauds, et hâtent étonnemment la végétation. Il est vrai que le printemps du Canada diffère beaucoup du printemps de plusieurs pays de l'Europe ; mais, après son long hiver, les moissons croissent

comme par enchantement, et consolent les habitans de la perte de ce qui, ailleurs, est souvent la plus agréable saison de l'année. Si pourtant le Canada n'a qu'un court printemps, il peut se vanter d'un automne délicieusement tempéré, et souvent prolongé, avec son " été sauvage " (de la St. Martin,) et ses brillants couchers du soleil, jusqu'au mois de décembre.

Un hiver canadien, dont la mention en Europe, il y a quelques années, donnait presque une idée de souffrance, est accueilli par les habitans comme une saison de jouissances accrues plutôt que de privations et de malaise. Au lieu de pluies, de neige, de grésil et de brouillards alternatifs, de chemins défoncés et impraticables, le Canadien a un ciel clair, une atmosphère salubre, des rivières et des lacs gelés, et les inégalités des sentiers raboteux qui traversent les bois sont remplis et égalisées par la neige, et toute la face du pays est littéralement " macadamisée " par la nature pour des gens qui n'ont pas le moyen de faire eux-même la chose.

On ne doit pas supposer que la longueur de cette saison soit nécessairement défavorable au fermier, car l'expérience a prouvé que les hivers doux sont généralement préjudiciables aux semis de blé d'automne, et apportent des obtacless sérieux aux affaires et aux voyages. L'été, court et éminemment fructifiant, occupe tout le temps du cultivateur. C'est en hiver que la terre est débarrassée du bois qui n'y doit pas rester, que le bois de chauffage est amené de la forêt à la maison dans des *sleighs*, sur des chemins où ne pourraient pas passer des voitures à roues, et que le cultivateur dispose de ses produits, et se pourvoit pour le futur. La neige lui procure une couverture pour ses moissons, et un chemin à son marché. A l'arrivée de l'hiver, le soin de ses animaux gras cesse, car le tout est tué, gèle, et peut être vendu, selon que le suggère l'état du marché.

En comparant les deux provinces, on est obligé d'admettre que le climat du Haut-Canada est le plus favorable aux fins de l'agriculture, l'hiver y étant plus court et la température moins sèvère; mais le ciel brillant, l'air pur et léger, et le froid non interrompu du Bas-Canada, quoique durant trop longtems, peut-être, égaient

beaucoup plus les tempéramens, et rendent les travaux du dehors plus agréables. Il y en a peu parmi ceux qui ont joui des gais hivers de Québec et de Montréal, de la noble hospitalité et de la charmante société de ces villes, de leurs tours en *sleighs* et de leurs parties de plaisir, qui puissent oublier jamais les nombreux attraits d'un hiver du Bas-Canada.

Ce serait vraiment une chose étrange, si quelques-uns ne se plaignaient pas que le climat du Canada est trop chaud, sans réfléchir que cet extrême passager, peut être nécessaire et très avantageux. Quoique la saison d'été soit courte, elle est très favorable à la crue du foin, des betteraves champêtres, des navets, et autres racines, qui mettent le fermier en état d'engraisser ses bestiaux avant le commencement de l'hiver; et dans un pays où non-seulement le travail se paie cher, mais où il est souvent difficile de trouver des travailleurs, la chaleur est d'une valeur incalculable. Le travail de la récolte en Angleterre est, dit-on, terme moyen, d'environ 13s. sterling par acre, tandis qu'en Canada, il ne va pas à plus de 6s. ou 6s. 6d. Cette différence provient de différentes causes : la récolte canadienne mûrit plus promptement, et est ordinairement beaucoup moins endommagée par le temps qu'en Angleterre, et lorsqu'elle a été coupée, elle peut ordinairement être presqu'aussitôt engerbée et portée à la grange. Le climat est si favorable, qu'il n'en coûte que peu ou point de peine pour récolter le grain ou le foin. Ajoutez à cela l'usage général des " moissonneurs " et des " faucheurs," machines introduites sans doute, en conséquence de la difficulté de trouver des travailleurs, on trouvera que, généralement parlant, les récoltes sont serrées ici en moitié moins de temps, et avec moitié moins de travail et de dépense qu'elles ne le sont en Angleterre, et malgré la longueur de l'hiver du Canada, la récolte est généralement engrangée dans la première ou la deuxième semaine d'août, les fermiers ayant ainsi des jours plus longs pour le travail.

Il y a un autre avantage provenant de la chaleur de l'été, savoir, celui de nettoyer la terre, d'y détruire les herbes nuisibles, et de la préparer pour des récoltes en vert.

Quant à la salubrité générale de la province, sa statistique vitale, comparée à celles d'autres pays, en fournit une preuve satisfaisante;

et la table suivante, communiquée par le professeur Guy, n'est pas dépourvue d'intérêt, en tant que faisant voir la proportion des décès à la population dans différents pays :

Autriche,......................	1	sur	40
Belgique,......................	1	"	43
Danemarc,......................	1	"	45
Angleterre,......................	1	"	46
France,......................	1	"	42
Norvège et Suède,.............	1	"	41
Portugal,......................	1	"	40
Prusse,......................	1	"	39
Russie d'Europe,..............	1	"	44
Espagne,......................	1	"	40
Suisse,......................	1	"	40
Turquie,......................	1	"	30
Etats-Unis,......................	1	"	74
Haut-Canada,.................	1	"	102
Bas-Canada,.................	1	"	92
Canadas Unis,.................	1	"	98

MANUFACTURES ET CONSTRUCTIONS DE VAISSEAUX.

Comme pays manufacturier, le Canada ne fait que de commencer à avoir de l'importance. Le Canada anglais est plus jeune de plus d'un siècle que les Etats-Unis, et jusqu'à dernièrement, sa population s'est presque exclusivement occupée des travaux des champs. Il a pourtant fait, depuis ces dernières années, des progrès considérables dans les manufactures, plusieurs de ses articles ayant obtenu des prix à la grande Exposition de Londres, et d'autres ayant été mentionnés favorablement.

De toutes les manufactures en bois de construction la plus importante est la construction des vaisseaux, qui se fait sur un grand plan, principalement à Québec.

L'augmentation a été très grande dans cette espèce de commerce ou d'industrie, en conséquence d'une commande plus

considérable, et de la réputation de symétrie, de solidité et de vitesse qu'ont acquise les vaisseaux construits en Canada. En l'année 1853, il a été construit à Québec quarante-huit vaisseaux, collectivement du port de 49,000 tonneaux, et évalués à £500,000, faisant, en une année, une augmentation de vingt-deux vaisseaux et de £340,000 en valeur. Un grand nombre de ces vaisseaux étaient du port de 1000 à 1800 tonneaux, et quelques-uns d'eux ont fait des trajets remarquablement courts. Le "*Boomerang*" a fait un des voyages les plus expéditifs qui aient jamais été faits par un vaisseau à voiles, en allant à l'Australie et en revenant, laissant en arrière le meilleur voilier Américain qu'il y eût alors sur l'océan. Le "*Shooting Star*," de 1520 tonneaux, et le "*Arthur the Great*," de 1600 tonneaux, construits par M. Lee, Canadien-Français, de Québec, sont au nombre des plus beaux navires qui soient maintenant au service de transport de Sa Majesté : l'un d'eux, le "*Shooting Star*," a fait le plus court trajet dont il soit fait mention, de Plymouth à Malte. Plusieurs de ces vaisseaux ont été vendus sur le pied de £13 10s. par tonneau, et malgré la diminution d'activité dans ces affaires, les quilles de trente vaisseaux, du port de 800 à 2000 tonneaux, ont été posées l'hiver dernier. Il serait impossible de donner ici un état de l'augmentation dans la construction des vaisseaux sur les eaux intérieures. En 1817 deux vaisseaux à vapeur furent construits sur le lac Ontario, et l'année suivante, il en fut lancé un sur le lac Erié. Présentement, des milliers de vaisseaux à vapeur et à voiles traversent les eaux des cinq grands lacs et le fleuve St. Laurent, et parmi les premiers, il y en a qui sont décorés dans un style et avec un goût qui leur donnent pleinement droit au nom de palais flottants.

Après un temps d'apathie et de mauvaise direction, les manufactures de fer et de cuivre ont pris une meilleure position. Les forges de Marmora, dans le comté de Hastings, possédant des avantages singuliers, sont passées, comme on l'a déjà remarqué, aux mains d'une compagnie anglaise, riche en fonds, et avec toutes les améliorations désirables dans le mécanisme. La couche est exploitée facilement et le minerai est d'une excellente qualité,

Les forges des Trois-Rivières, sur le St. Maurice, sont en opération depuis un grand nombre d'années, et à l'heure qu'il est, elles emploient 300 travailleurs. Le propriétaire a obtenu une médaille, comme prix, à la grande Exposition. Les exportations des articles de cette branche de l'industrie canadienne ont été jusqu'ici peu considérables. Le fer magnétique du lac Supérieur et d'ailleurs a été examiné récemment par des savans venus d'Angleterre, qui en parlent très favorablement, et l'on dit que la qualité générale du fer en barres ne le cède pas à celle du meilleur fer de Suède, par la ténacité et la ductilité. On a affirmé que le meilleur fer du lac Supérieur l'emporte sur tout fer connu quelconque, sa tenacité dernière ou finale étant de près de 90,000 lbs. au pouce carré, tandis que celle du meilleur fer de Russie n'est que de 79,000 lbs.

Si pourtant le Canada ne produit que peu de fer, au moment actuel, la consommation qu'il en fait est considérable. Il fabrique des locomotives de chemins de fer, du calibre le plus approuvé, et toutes les variétés d'ustensiles de fonte, des engins à vapeur pour aller sur la terre et sur l'eau, et les garnitures ou agrès de toutes les espèces de mécanisme. Ses pompes à incendies égalent celles de tout autre pays, et elles ont remporté le premier prix à la grande Exposition. Il fabrique des chars et wagons de chemins de fer ; et ses voitures de plaisir ne sont surpassées, quant à l'élégance du dessin, à la solidité et au fini, par aucune de celles qu'on voit dans quelque autre pays que ce soit. Il fait des outils tranchants de toute variété, et il y en a beaucoup qui sont préférés par l'artisan et le bucheron à ceux de manufacture européenne. Il se fait dans la province une grande quantité de machines et d'instrumens aratoires, et le Haut-Canada est presque sans rival pour la fabrique des poëles de cuisine, et d'ornement ; même pour les caractères d'imprimerie, les planches stéréotypes, les instrumens de mathématiques et de chirurgie, les piano-fortés, et autres instrumens de musique, il peut concourir honorablement avec d'autres pays.

Le Canada a fait peu de progrès dans la fabrique du coton, mais il manufacture en grand des étoffes de laine et des étoffes mêlées, et d'une assez bonne qualité pour lui avoir mérité des prix aux expositions de New York et de Londres.

Dans la fabrique des pelleteries, et autres articles pour lesquels son territoire du nord fournit des avantages particuliers, le Canada n'a pas de rival, et le beau grain de son bois propre à l'ébénisterie, et particulièrement de son noyer noir, l'a rendu fort de requise dernièrement dans les marchés Européens.

En omettant les manufactures moins importantes, il reste à dire un mot des moulins à farine et à scies de la province, qui fournissent aux premiers besoins du pionnier du désert, et produisent les principaux articles d'exportation de la colonie. Le Canada possède peut-être les plus grands moulins à scies du monde, surtout parmi ceux qui se trouvent sur les rivières Outaouais et Saguenay. Les rapports du recensement de 1851, quoique très imparfaits, donnent 158 moulins mus par la vapeur, et 1473 moulins à eau, produisant 772,612,770 pieds de bois de sciage par année, outre 4,590,000 madriers. Ces rapports mentionnaient 1153 moulins à farine, dont 45 étaient mus par la vapeur, employant un capital de plus de £1,000,000. Plusieurs comtés, pourtant, n'avaient pas envoyé de comptes-rendus, et la statistique qui a généralement trait à cette importante branche d'industrie et à l'argent qui y est employé, est très imparfaite dans les rapports publics, les seules sources de renseignemens où l'écrivain peut puiser.

COMMERCE.

Le progrès du commerce du Canada a été au moins égal à celui de sa population. C'est ce que prouvent évidemment les comptes-rendus du commerce et de la navigation.

En 1834, ses importations se sont montées à £1,063,645, et ses exportations à £1,018,922. Il serait fatigant de suivre le progrès de la colonie dans ces articles, car ils se sont naturellement accrus avec son accroissement. Je ne parlerai donc que du présent. L'augmentation de son commerce en une année, de 1852 à 1853, dernière époque à laquelle nous avons les rapports du gouvernement, a été de £5,047,159, ou de 57 pour cent, la valeur totale des importations et des exportations, en 1853, ayant été de £13,945,684, contre £8,898,524, en 1852.

Il fut importé, en 1853, pour £7,995,359 de marchandises payant des droits spécifiques et *ad valorem*, et pour £443,977 de marchandises exemptes de droits, les grands items étant ceux des cotonades, £1,315,685; des lainages, £1,254,255; des soiries, £360,330; des toiles, £133,414; du fer manufacturé et brut, £1,385,626; thé, £390,105; sucre, £297,058; fayencerie, £36,579; et de toute la quantité la colonie importa

De la Grande-Bretagne,...............	£4,622,280	3	10
Des Colonies de l'A. B. du N..........	159,034	13	3
Des Etats-Unis,......................	2,945,536	17	0
D'autres pays étrangers,...............	268,507	7	0

Les importations entières partagées entre toute la population, telle qu'elle se trouvait, au 1er janvier 1854, donnent £3 14s. 10d. à chaque individu. Les importations des Etats-Unis pour le même espace de temps ne donnent que £2 7s. à chaque individu.

Les exportations du Canada, en l'année 1853, se sont montées à £5,950,325, consistant en :

Produits des mines..................	£27,339	3	2
" de la mer..................	85,000	13	8
" de la forêt..................	2,355,255	2	2
Animaux et leurs produits.............	342,631	7	0
Alimens végétaux..................	1,995,094	15	9
Autres produits agricoles..............	26,618	17	11
Manufactures......................	35,106	9	0
Autres articles......................	15,823	11	3

à quoi il faut ajouter la valeur des vaisseaux construits à Québec, £620,187 10s., et 20 pour cent aux ports intérieurs, *£447,268 5s. 5d.

Toutes les exportations partagées à la population, au 1er janvier 1854, donnent £2 15s. à chaque individu. Les exportations des Etats-Unis donnent £2 7s. 2d. par individu.

En six ans les importations du Canada ont quadruplé, et ses exportations ont augmenté dans la même proportion.

*Cette addition a été faite pendant des années dans les rapports du commerce et de la navigation, après qu'on eut trouvé que les ports intérieurs étaient estimés au-dessous de leur valeur.

Les recettes totales de douane des Etats-Unis pour l'année 1849, (voir l'almanac de Boston pour 1851,) se sont montées à $28,346,738, n'excédant que de peu onze fois celles du Canada, quoique leur population fût quinze fois plus considérable. La valeur de leurs exportations pour la même année fut de $132,666,955, c'est-à-dire, treize fois seulement celles du Canada.

La grande importance pour la Grande-Bretagne du commerce de l'Amérique Britannique du Nord, en comparaison même de celui des Etats-Unis, quelque avantageux que lui soit incontestablement ce dernier, peut être inférée du fait qu'elle a exporté aux Etats-Unis en 1853, pour la valeur de £23,461,971, ne faisant pas beaucoup plus d'une livre par chaque individu, tandis que ses exportations au Canada ont été de £4,922,280, équivalant à £2 6s. 7½d. pour chaque habitant. On peut remarquer que le tarif canadien contraste très favorablement avec celui des Etats-Unis, le droit sur tous les articles manufacturés étant considérablement moins élevé. La consommation entière du Canada, au tarif des Etats-Unis, lui coûterait annuellement £500,000 de plus qu'il ne paie maintenant.

Il fut transporté par la voie du fleuve St. Laurent pour la valeur de £8,085,425 de toutes les exportations et importations de 1853, et le montant total des droits perçus, cette année là, fut de £1,028,676, faisant une augmentation de près de cinq fois en dix ans.

En l'année 1805, il arriva à Québec 146 vaisseaux, faisant un port de 25,136 tonneaux. En 1854, il arriva au même port 1315 vaisseaux, faisant un tonnage de 580,323 tonneaux. En outre de cela, il entra un grand nombre de vaisseaux aux ports d'Amherst, de Gaspé, et de New-Carlisle. Le commerce côtier et celui des eaux intérieures entre le Canada et les Etats-Unis, employèrent en vaisseaux anglais à vapeur et à voiles, entrant et sortant, 4,951,313 tonneaux, et en vaisseaux américains, 2,518,999, ou un total de 7,470,312 tonneaux.

Les ports du Canada prennent ainsi rang dans la valeur de leurs exportations et de leurs importations, en 1854 :—Dans les exportations,—Québec, Montréal, Toronto, Coaticook, Dalhousie, Kingston, St. Jean, et Whitby : dans les importations,—Montréal,

Québec, Toronto, Hamilton, Kingston, Stamford, Prescott et Stanley. Dans les exportations, Québec a fait le plus grand progrès absolu, et Toronto, le plus grand progrès relatif: dans les importations, Montréal a fait absolument le plus grand progrès, et Hamilton, relativement.

L'importance du commerce du St. Laurent avec d'autres pays devrait être estimée plus par la nature des effets ou denrées échangées que par leur valeur intrinsèque, attendu que les exportations du Canada se composant en très grande partie de bois de construction, il leur faut un immense espace dans les vaisseaux, et conséquemment l'emploi d'un grand nombre des meilleurs matelots.

RECETTES ET DÉPENSES.

En 1843, les recettes du Canada furent de £445,578, et ses dépenses de £836,754. En 1853, les recettes se sont montées à £1,714,350, et les dépenses à £834,668, donnant au crédit du fonds consolidé une balance de £834,668, l'augmentation ayant quadruplé en dix ans. £1,029,782 de ces recettes provenaient des douanes; £123,002 des travaux publics; £93,770 du revenu territorial, et £15,006 du revenu casuel. Les recettes de la douane donnèrent un revenu net de £986,597, après déduction des salaires et autres dépenses.

Les recettes pour 1854 sont évaluées à £1,423,520, et les dépenses à £939,595, ou au taux de 8s. 2d. pour chaque habitant. L'almanac de Boston porte les dépenses des Etats-Unis à £12,939,876, lesquelles, partagées entre la population, font 11s. 1d. par individu, ou trente-cinq pour cent de plus que les taxes indirectes du Canada; mais ceci inclut 3,204,067 esclaves, ou près d'un septième de la population entière, qui ne sont pas taxés; en les déduisant, il faudrait ajouter quinze pour cent par individu à la taxe sur les habitans libres des Etats-Unis.

D'après un tableau dressé dernièrement en Angleterre, il paraît que la somme que les habitans du Canada fournissent individuellement au revenu est beaucoup moindre que celle qui est fournie par toute autre colonie britannique. Les habitans des colonies

australiennes paient deux livres par tête, ceux des îles Antilles une livre, et ceux des autres provinces de l'Amérique Britannique du Nord, dix schelins Le Canada ne paie que huit schelins et deux deniers.

On peut néanmois déduire raisonnablement des dépenses de la province, environ vingt pour cent, remis aux différents comtés, pour fins ou affaires locales, comme pour le soutien d'écoles élémentaires, pour l'administration de la justice, pour le paiement des salaires des officiers publics, et encore en octrois aux sociétés d'agriculture et aux institutions industrielles ou des artisans, envers lesquelles le gouvernement est très libéral.

La seule taxation directe en Canada a lieu pour des fins municipales, et la taxe est plus que doublement remise aux habitans par la construction de chemins et de ponts, et par d'autres dépenses locales, qui non-seulement améliorent les moyens de communication, mais ajoutent considérablement à la valeur des biens-fonds. On peut remarquer aussi qu'il n'y a point en Canada une classe de pauvres (*paupers*) à maintenir, et qu'on y est rarement témoin d'un entier dénument ou d'une grande misère, si ce n'est dans les cités et les grandes villes, en conséquence trop fréquemment de l'intempérance, ou de la maladie, ou d'autres malheurs arrivés aux émigrés des classes les plus indigentes.

Il paraît par le compte-rendu du dernier recensement des Etats-Unis, que la somme de $2,954,806 a été dépensée en 1851 pour le soulagement des personnes indigentes. La dépense totale faite pour les pauvres en Angleterre et en Irlande, en 1848, s'est montée à $42,750,000, et cette grande somme, ajoutée à de fortes contributions privées, n'a pas été suffisante pour subvenir à tous leurs besoins.

La dépense des sociétés bienveillantes organisées en France a été, la même année, de 52,000,000 de francs, et l'on dit que, terme moyen, 450,000 individus sont secourus annuellement. M. Duchatel, ministre du commerce, déclare dans un de ses rapports, que 695,932 individus reçoivent des aumônes à domicile.

Les Pays-Bas, ayant une population de 6,177,000 âmes, ont contribué au maintien de 1,214,055 individus, ou d'environ un cinquième de la population entière.

Il paraîtrait donc que, quoique le Canada ne puisse se vanter de l'extrême opulence de pays plus anciens, il est entièrement exempt de l'autre extrême, de l'indigence, et de ses pénibles et dégradants accompagnemens, l'ignorance, le dénuement, la maladie et le crime.

BANQUES, Etc.

Le système monétaire du Canada est conduit au moyen de banques incorporées, et s'il était nécessaire de prouver avec quelle sagesse ces banques ont été conduites, et jusqu'à quel point elles ont tenu en prospérité les intérêts mercantiles de la colonie, il suffirait de mentionner le fait que pendant une période de dix-neuf ans, pas une de ces banques n'a failli. Comme en contraste avec ce fait, les journaux américains de l'automne dernier ont annoncé une liste de 367 banques qui avaient discontinué de payer, ou dont les billets avaient été déclarés sans valeur. La dernière augmentation des fonds des banques incorporées du Canada fait voir que les exigences du commerce du pays ont beaucoup augmenté; et sans plus de remarque sur un sujet qui demanderait beaucoup plus d'espace qu'il ne peut lui en être consacré ici, nous donnons le tableau suivant de l'état des capitaux présents et prospectifs des principales banques des deux provinces :

	Présent Capital.	Augment.
Banque de Montréal	£1,000,000	£500,000
Banque du Haut-Canada	500,000	500,000
Banque de la Cité	225,000	75,000
Banque du Peuple	200,000	100,000
Banque de Québec	250,000	250,000
Banque de l'Amérique Britannique du Nord	1,000,000	———
Banque du Commerce (*Commercial Bank*)	500,000	250,000
Ou une augmentation de		£1,675,000

Toutes ces banques ont des agences dans les principales villes de la province, en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, et dans plusieurs des villes commerçantes de France, d'Allemagne et de Hollande.

MOTIFS D'ENCOURAGEMENT POUR LES ÉMIGRANTS,—GAGES, PRIX DES TERRES, ETC.

Le flot de l'émigration au Canada a été beaucoup retardé par le manque de renseignemens exacts et pratiques sur la colonie, dans la Grande-Bretagne. C'est une de ses colonies les moins éloignées d'elle, qui jouit d'un climat salubre, d'un sol qui produit les plus belles récoltes, et où les terres sont à si bon marché et si faciles à obtenir, que tout individu industrieux y peut devenir franc-tenancier ou propriétaire en peu de temps. Avec des moyens limités, on peut, en Canada, donner à un fils une éducation qui ne le cède qu'à celle d'une université anglaise. Il y a liberté entière quant aux opinions religieuses, et il n'y a pas de canton ou de commune qui n'ait une église, une chapelle, et une école. La taxation est d'environ quatre-vingt-cinq pour cent moindre qu'en Angleterre et en Irlande.

Pour les classes industrielles les points du plus grand intérêt sont le taux des gages, le prix des vivres, et les frais de voyage. Des documens parlementaires récents, accompagnés de rapports d'agens de l'émigration, contiennent beaucoup de renseignemens précieux et corrects sur ces sujets. Le nombre des émigrans qui sont arrivés à Québec dans les six mois, de mai à novembre, en 1854, a été de 36,699, et M. Buchanan, l'agent de l'émigration, rapportait en décembre, qu'on avait encore besoin d'ouvriers en tout genre de métier, de journaliers et de domestiques. Il ajoute :—
" Les émigrans qui sont arrivés durant le dernier trimestre ont
" tous trouvé immédiatement de l'emploi en débarquant, et l'on
" manque encore de bras pour les travaux publics. Ceux qui ont
" gagné l'ouest ont rarement été plus de quelques heures sans
" emploi, après avoir débarqué, et j'ai reçu de presque toutes les
" parties de la province des lettres où l'on se plaint de la rareté
" des servantes. Cette province aurait besoin, chaque année, de
" plusieurs milliers de personnes de cette classe."

Le taux moyen des gages dans le Bas-Canada a été de 6s. par jour pour les boulangers, bouchers, briquetiers, charpentiers, ébénistes, et autres ouvriers ; les tailleurs de pierre ont eu 7s., et les maçons en pierre ou en brique, 7s. 6d. Des agens du Haut-Canada

et des Etats de l'Ouest ont garanti un emploi constant pour travail commun à 6s. 3d., et aux maçons en brique ou pierre, de 10s. à 12s. 6d., et aux garçons de ferme, de 10 à 18 piastres par mois.

Dans le Haut-Canada, les ouvriers et les journaliers sont ordinairement logés et nourris par ceux qui les emploient, et la table d'un cultivateur canadien est la somptuosité même, comparée à la maigre chère que font les travailleurs dans les districts ruraux des Iles Britanniques.

A l'heure qu'il est, il faut un grand nombre de travailleurs et d'ouvriers pour les nombreux chemins de fer maintenant en voie de construction, de même que pour le commerce des bois ; et l'Outaouais et d'autres endroits offrent de grands avantages au colon, quant au taux élevé des gages et au bon marché des terres, tellement que l'homme pauvre y peut devenir en peu de temps un propriétaire aisé. Le taux des gages donnés a plus que doublé, en plusieurs endroits, durant l'année dernière, en conséquence de la rareté des travailleurs ; et des servantes ont obtenu de $4 à $6 par mois. On peut obtenir des terres en Canada aussi facilement que dans toute autre colonie britannique ; on peut acheter des terres de la couronne au prix de 1s. à 4s l'arpent, dans le Bas-Canada, et de 4s. à 20s. l'acre, dans le Haut-Canada, la situation en réglant la valeur. Dans la première, province, le prix d'achat est payable en cinq ans, et dans la dernière en dix. Le gouvernement vend rarement moins de 100 ou plus de 200 acres à un particulier, et d'après un règlement du département des terres de la couronne, c'est à condition qu'on y tiendra feu et lieu. Les lots de ville, pourtant, particulièrement ceux où il y a pouvoir d'eau, se vendent par petits morceaux ou emplacemens, à raison de £10 à £15 par acre, et l'acquéreur s'oblige sous cautionnement à ériger un moulin à scies ou à farine suffisant pour les habitans du voisinage. Il y a dans chaque comté des agens des terres de la couronne, auxquels on peut s'adresser en tout temps, pour obtenir les avis et renseignemens désirés.

Indépendamment des terres publiques, il y a, suppose-t-on, plus de 2,000,000 d'acres de terres appartenant à des particuliers, défrichées en partie ou en bois debout, et qui se vendent 5s. ou plus

par acre. Les fermes ou terres où il a été fait des défrichemens et autres améliorations, se vendent de £2 à £20 l'acre, d'après leur valeur intrinsèque, ou les déboursés en maisons, granges, étables, vergers, clôtures, etc. Il y a des particuliers qui vendent leurs terres à un crédit de vingt ans, l'acquéreur s'obligeant à payer l'intérêt annuel, avec pouvoir de le racheter en payant le capital à une époque quelconque. Il y a encore un autre mode adopté par le gouvernement dans le Bas-Canada, savoir, celui d'accorder des terres jusqu'à concurrence de cinquante arpens *sans achat* à des individus agés de vingt-un ans ou plus, à condition qu'ils prouvent d'une manière satisfaisante au commissaire ou à son agent, qu'ils sont en état de se maintenir jusqu'à ce qu'ils aient recueilli une récolte.

La Compagnie des Terres de l'Amérique Britannique vend ses terres du Bas-Canada aux prix de 8s. à 12s. par acre, n'exigeant l'intérêt que les quatre premières années, et accordant ensuite quatre années pour le paiement du principal : l'émigrant obtient ainsi 100 acres de terre au moyen d'un paiement annuel de £3 à £4 10s.

La Compagnie du Canada possède de grands espaces de terre dans différentes parties de la province Supérieure, mais principalement sur le rivage du sud-est du lac Huron. Le prix de ses terres varie de 2s. à £2 10s. l'acre, augmentant à mesure que le colon approche de l'étendue de pays appellée *Huron Tract.* Ceux qui n'ont pas le moyen d'acheter peuvent louer ces terres pour dix ans, en payant l'intérêt ordinaire, avec le droit de convertir leur bail à ferme en tenure franche, quand ils le jugent à propos. Outre le précieux *Huron Tract*, cette compagnie possède encore plus de 300,000 acres de terre dans d'autres comtés.

La valeur cotisée des terres, dans le Haut-Canada dépend, entièrement de la localité. Dans les riches comtés d'York, Ontario et Peel, elles se vendent £3 18s. 6d. sterling l'acre : dans Northumberland et Durham, £3 3s. 5d : dans Oxford et Norfolk, £2 10s., et le prix moyen de toutes les terres *occupées* est de £3 l'acre, qu'il y ait des défrichemens ou non.

Il n'y a pas eu de cotisation dans le Bas-Canada, si ce n'est en quelques endroits pour des affaires d'écoles; mais d'après la meil-

leur évaluation, le prix des terres en culture serait d'environ £2 l'arpent.

Mais ce n'est pas aux journaliers et aux ouvriers seulement que le Canada offre tant d'avantages, c'est encore aux jeunes gens instruits, n'ayant que des moyens modiques de subsistance, qui encombrent maintenant les professions savantes ; c'est aux gens mariés n'ayant que peu de biens, mais beaucoup d'enfans, avec à peine les moyens de leur donner une bonne éducation, et la perspective douteuse d'être en état de pourvoir pour leur avenir. A ceux là tout motif, toute raison d'émigrer est fourni par le Canada, possédant un sol et un climat magnifiques, des institutions semblables aux leurs, un peuple universellement loyal, un haut degré d'intelligence, et d'amples moyens pour l'éducation et pour le maintien et la diffusion des doctrines religieuses. Il est étonnant qu'un si grand nombre d'individus continuent à lutter ailleurs contre la pauvreté, quand le Canada leur offre la certitude du bien-être et même l'abondance de biens.

L'établissement d'une ligne directe de vaisseaux à vapeur de Liverpool à Québec et à Montréal, à laquelle il sera fait allusion plus amplement, en parlant du St. Laurent, s'est déjà fait sentir avantageusement, en augmentant le nombre de passagers de chambre. Ces passagers font maintenant la traversée dans des vaisseaux à hélice de première classe pour 20 guinées ; dans ceux de seconde classe, pour 13 guinées, et dans ceux de troisième classe, pour 7 guinées.

Les taux pour les passagers d'entrepont dans les vaisseaux à voiles durant l'été de 1854, ont été : de Liverpool, £4 à £5 sterling ; de Cork, £3 15s. à £4 5s. ; de Limerick, Galway et Londonderry, £3 5s. à £4 ; de Dublin, £2 15s. à £3 10s. ; de Glasgow, £3 10s. à £4 10s.

ÉDUCATION ET PROGRÈS MORAL.

Après avoir montré l'avancement rapide du Canada en population, en richesses, et dans tous les différents arts qui contribuent aux jouissances matérielles de l'homme, il semble à propos de con-

sidérer s'il a fait un égal progrès dans sa condition morale et dans le ton général de son état social. Il peut se vanter qu'en même temps que ses richesses se sont accumulées, et que ses jouissances se sont multipliées, il s'est acquitté fidèlement des devoirs plus élevés qui lui étaient imposés, ceux d'avancer avec un soin persévérant les intérêts de la religion et de l'éducation.

Le Canada s'est montré pleinement convaincu des avantages sociaux qu'une nation peut tirer de la diffusion générale des connaissances; et il n'est pas dans la province un seul enfant qui n'ait le moyen de recevoir une bonne éducation combinée avec l'instruction morale. Dans le fait, le système d'enseignement maintenant établi en Canada, surpasse de beaucoup dans ses détails étendus, tout ce qu'il y a en ce genre dans la Grande-Bretagne.

La manière dont cette grande question de l'enseignement primaire a été traitée est bien digne d'attention, non-seulement en conséquence des résultats produits dans la colonie, mais encore à cause de l'intérêt général qu'elle comporte. On a trouvé la *gradation* du système scholaire supérieure aux établissemens d'Angleterre et d'Ecosse, l'expérience ayant prouvé que les écoles normales et modèles étaient des plus avantageuses. Parlant de la manière de penser et de l'unanimité des habitans du Haut-Canada sur le sujet, le Révérend Dr. Ryerson, surintendant des écoles du Haut-Canada, dit, à l'occasion de la pose de la première pierre des écoles normale et modèle :

" Il y a quatre circonstances qui nous portent à concevoir les " plus belles espérances à l'égard de notre futur système d'enseigne- " ment: la première est l'absence entière reconnue de tout esprit " de parti dans les affaires d'école de notre pays, depuis la légis- " lature provinciale jusqu'à la plus petite municipalité; la seconde, " c'est que notre législature a dévancé toutes les autres, et a été la " première, du côté de l'ouest de l'océan Atlantique, à établir des " écoles normales, et à aider les instituteurs à se prévaloir de leurs " avantages; la troisième est que les habitans du Haut-Canada se " sont taxés volontairement pour payer les instituteurs, et pour une " somme plus considérable, à proportion de leur nombre, et ont " tenu, terme moyen, leurs écoles ouvertes pendant plus de mois

" que les citoyens du grand Etat voisin de New York ; la quatrième " c'est que tous les livres nécessaires et convenables ont été " introduits dans nos écoles et reçus comme par acclamation, et " que les facilités pour fournir nos écoles de livres, cartes, et appa- " reils nécessaires, seront bientôt en avant de celles de tout autre " pays."

En 1842, le nombre des écoles élémentaires du Haut-Canada était de 1721, et ces écoles étaient fréquentées par 65,978 enfans ; en 1853, le nombre des écoles était de 3127, et celui des écoliers de 194,736. Il y a maintenant dans le Haut-Canada, outre ces écoles, 8 colléges, 79 écoles secondaires de comté, 174 écoles privées, et 3 écoles normales et modèles, formant un total de 3391 établissemens d'éducation en opération dans le Haut-Canada, et de 203,986 écoliers.

Une comparaison soignée du système scholaire du Haut-Canada avec celui des Etats adjacents de l'Union Américaine, pour ce qui regarde le nombre des écoles et celui des enfans qui les fréquentent, et les sommes payées pour leur maintien, fait voir que l'avantage est incontestablement du côté de la colonie. L'Ohio, avec une population beaucoup plus considérable que celle du Canada Occidental, et deux fois le nombre de ses écoles, avait moins des deux tiers des écoliers qui les fréquentaient, en 1850, et payait £11,706 de moins pour leur soutien. L'Illinois, avec une population plus nombreuse d'un quart, avait, en 1848, 271 écoles de moins, et en 1850, il n'avait qu'un tiers des écoliers, et 742 écoles de moins. Dans l'Etat de New York, aussi, il est de fait que la somme dépensée pour l'éducation est trois fois et un quart moindre que celle qui est dépensée pour le même objet dans le Haut-Canada, eu égard à la population.

Ces faits servent à montrer le progrès rapide qui a été fait dans le Haut-Canada dans l'établissement d'institutions pour l'instruction du peuple. Le système d'écoles communes ou élémentaires de cette province, qui a si grandement contribué à ces résultats, coupe chaque township habité en petites divisions ressemblant aux cases d'un échiquier. Ces divisions sont désignées par les mots " sections scholaires," et ont, l'une portant l'autre, une superficie de cinq milles

carrés, chacune ayant sa corporation élective de syndics pour sa direction, avec une bibliothèque de livres choisis, pour l'usage général de l'école et des habitans.

Les maisons d'école sont en général bien fournies de cartes géographiques, de bons livres classiques, d'échantillons géologiques et minéralogiques, d'appareils philosophiques, et autres choses nécessaires ou convenables à l'enseignement. Dans quelques sections, les écoles sont franches ou gratuites, c'est-à-dire qu'elles sont ouvertes à tous les enfans de cinq à seize ans, gratis ; mais dans le plus grand nombre, chaque écolier paie un honoraire d'un quart de piastre, ou d'un schelin sterling, par mois, et c'est la plus forte somme que la loi permet d'exiger.

Dans ces écoles, qui sont rarement à plus d'une demi-lieue des plus éloignés des habitans du canton, les enfans reçoivent une bonne et utile éducation anglaise, suffisante pour toutes les affaires ordinaires de la vie. Dans quelques sections, néanmoins, où les honoraires mentionnés ci-dessus sont payés, on enseigne des branches plus élevées, et l'on emploie des maîtres savants et de talent.

Une grande partie des maîtres des écoles élémentaires du Haut-Canada sont instruits et exercés aux écoles normales de Toronto, et les fonds pour le paiement de leurs salaires proviennent de deux sources :—premièrement, la législature approprie une somme prise sur le revenu général, et cette somme est exactement proportionnée à celle que le comté, qui est un agrégat de districts scholaires, peut lever pour la même fin,—la législature mesurant ainsi sa libéralité sur ce que font les habitans eux-mêmes pour l'éducation de leurs enfans. Il est suppléé à ce qui manque par le quart de piastre d'honoraire dont il a été parlé, et par toute somme additionnelle que les habitans de chaque section peuvent, à leurs assemblées annuelles, s'obliger de fournir ou requérir.

Dans la plupart des écoles du Haut-Canada, on fait lire la bible comme livre de classe. Les livres de la *Série Nationale d'Irlande* sont généralement en usage, et il n'y est donné aucune instruction religieuse d'une *dénomination caractéristique ou distinctive*, si l'on peut ainsi s'exprimer. La législature a permis aux catholiques d'avoir des écoles séparées, privilége qui n'a été exercé que rare-

ment dans les districts ruraux, quoiqu'il l'ait été assez souvent dans les villes et les grands villages.

D'après les lois existantes, l'enfant du plus pauvre journalier, qui se distingue comme concurrent heureux pour être admis gratis à une école élémentaire, a l'avantage de fréquenter une des écoles secondaires, (ou de grammaire,) de comté. Ici, il lui est encore ouvert une autre entrée franche dans les plus hauts établissemens d'éducation du pays, si sa diligence et ses talens lui donnent droit à cette distinction. Ainsi la législature a dressé une échelle scholaire par laquelle l'enfant de l'habitant le plus humble peut s'élever au plus haut degré de l'éminence scholastique, et avoir, en même temps, pour concurrens les enfans des habitans les plus riches et les plus respectables de son voisinage.

Comme preuve du grand zèle qui règne généralement dans le Haut-Canada pour l'instruction des masses, je puis mentionner que les habitans se sont imposé volontairement, en une seule année, une cotisation de plus de *dix mille livres*, courant, pour des bibliothèques d'écoles, acte qui fait honneur à leur intelligence, et qui prouve en même temps qu'ils savent faire servir leur grande prospérité à des fins philanthropiques et généreuses.

La somme donnée par le gouvernement pour l'éducation dans le Haut-Canada, en 1853, a été de £55,512, et dans le Bas-Canada, de £45,823, faisant un total de £101,335. Le montant entier qui a pu être appliqué à l'éducation cette année dans le Haut-Canada, a été de £199,674, et dans le Bas-Canada de £68,896, la somme collective levée dans la province Supérieure n'allant pas à moins de £130,039, et le montant total levé pour l'éducation, donnant £23,598 de plus qu'en toute année précédente.

Dans le Bas-Canada, il y a 1556 maisons d'école, 2352 écoles en opération, et 108,284 écoliers, la province entière possédant 5479 écoles, fréquentées par 303,020 étudians et élèves.

Les universités et colléges du Haut-Canada sont conduits sur le principe anglais, et les chaires des différents départemens sont remplies par des professeurs tirés des universités de Cambridge et d'Oxford, du Collége de la Trinité de Dublin, et du continent.

Les séminaires de Québec et de Montréal sont richement dotés, et

les octrois faits au premier consistent en plus de mille milles carrés de terre, avec des propriétés d'une valeur immense dans la ville ; celles de Montréal seules excèdent dix mille livres, courant, annuellement, et les biens des jésuites, quoique grandement réduits, produisent encore un revenu très considérable.

Il y a, dans le Bas-Canada, un grand nombre de couvens de religieuses richement dotés, où les jeunes personnes du sexe reçoivent une éducation soignée, et il est digne de remarque qu'on admet dans ces maisons des élèves de toute religion et de toute nation, sans distinction, ni partialité, et sans les obliger à assister aux cérémonies religieuses qui ne sont pas d'accord avec leur croyance.

Le recensement de la Grande-Bretagne porte le nombre des écoliers qui fréquentent les écoles de jour publiques et privées (y compris ceux qui fréquentent des écoles dont il n'a pu être obtenu de comptes-rendus, mais qui ont été mises en moyenne sur le pied de celles qui ont fait des rapports,) à 2,144,377, ou proportionnément à la population, à environ un sur huit et demi. Le recensement du Canada en donne un sur six et quatre-cinquièmes.

RELIGION.

Le sujet le plus important qui puisse se présenter à l'esprit, en considérant l'état d'une nation chrétienne, c'est sa religion et l'influence qu'elle exerce sur la population. C'est sur ce fondement, comme sur un rocher, qu'est appuyé l'avancement du pays, ainsi que sa réputation et son bonheur, et le Canada peut bien remercier ces nobles cœurs qui, pionniers dans le désert, et luttant contre toutes ses difficultés et ses dangers, ont maintenu avec courage et dévouement la foi et les habitudes de leurs ancêtres.

Toutes les dénominations et sectes du Canada se distinguent par leur zèle, et par leur attachement à leurs devoirs religieux. Des ecclésiastiques vont souvent à de grandes distances, et par des chemins qui épouvanteraient les habitans des villes et bourgs d'Angleterre, pour remplir leurs fonctions, souvent deux et trois fois par jour ; tandis qu'on peut voir les colons des cantons les plus éloignés et les plus pau-

vres, hiver comme été, beau temps, mauvais temps, faire dix et quinze milles de chemin, pour assister au service divin, qui se fait très souvent dans une grange, dans une école, ou dans la plus grande pièce de la maison d'un fermier. Celui qui voyage par les bois reculés du Canada reconnaît souvent l'homme d'église, non pas par les habits particuliers à son état, mais par la mine de l'homme harrassé par le mauvais temps, et tout couvert de boue, qui voyage par des chemins raboteux et fangeux, pour aller visiter le pauvre et lui porter des consolations. Le sermon le plus sublime que l'écrivain ait oui de sa vie, il l'a entendu dans la petite église du village de Caledonia, sur la Grande-Rivière, dans le Canada Occidental : le prédicateur était tout dégouttant de pluie et couvert de boue, et il avait encore dix lieues à faire, et à prêcher, etc., deux fois, ce jour là. Et l'on en peut dire autant des membres du clergé de toutes les dénominations religieuses du pays. Toutes les dénominations étant également protégées par la loi ; aucune n'étant plus privilégiée que les autres, il règne heureusement entre elles un sentiment réciproque de bienveillance et de tolérance. Comme il ne pourrait y avoir rien de plus capable de détruire l'influence de la religion sur le peuple, généralement, qu'un esprit de turbulence ou d'intolerance chez une secte ou dénomination quelconque, la discrétion et la charité chrétienne dictent également la modération et un sentiment de bienveillance, de la part de toutes.

Le dernier recensement fournit l'état le plus correct des différentes dénominations religieuses, mais il faut remarquer que les lois ordinaires de l'augmentation qui ont cours dans d'autres pays sont absolument inapplicables au Canada Occidental en particulier. Le flot de l'émigration d'autres pays exerce naturellement une grande influence sur les origines et les religions de la population. Le tableau ci-dessous, donnant les chiffres de toutes les croyances, fait voir le résultat suivant :—De la totalité des habitans,

La moitié sont " Catholiques," et de ceux-ci le plus grand nombre sont des Canadiens-Français, les autres étant, pour la plupart, des Irlandais ou descendans d'Irlandais.

Un septième sont de " l'Eglise d'Angleterre."

Un huitième sont " Méthodistes," et entre ceux-ci, les Wesleyiens forment un quinzième de la population.

Un dixième sont " Presbytériens," un vingt-quatrième étant de l'Eglise d'Ecosse.

Un trente-septième " Baptistes."

Les suivants sont des " Protestants," non classifiés, au nombre de 12,208
" Luthériens," " 12,107
et " Congrégationalistes," " 11,674

L'église d'Angleterre possède 344 églises ou chapelles.
L'église Catholique, " 466 "
Les Méthodistes " 455 "
Les Presbytériens " 245 "
Les Baptistes " 136 "
Les Congrégationalistes " 63 "

Outre les croyance classées dans le recensement du Canada, il y en avait beaucoup d'autres non classées, mais ayant des noms distincts. Le nombre total des églises ou chapelles était, en 1851, de 1747 dans le Haut-Canada, et de 660 dans le Bas-Canada.

TABLEAU DES RELIGIONS DU CANADA.

	Bas Canada.	Haut Canada.	Total.
Eglise d'Angleterre,	45402	223190	268592
Eglise d'Ecosse,	4047	71540	75587
Eglise Romaine,	746866	167695	914561
Presbytériens libres,	267	79096	93385
Autres Presbytériens,	29221	53512	82733
Méthodistes Wesleyiens,	5799	109040	114839
Méthodistes Episcopaux,	7	49636	49443
Méthodistes de la nouvelle Connexion,	3442	8666	12108
Tous les autres Méthodistes,	11935	40514	52449
Baptistes,	4493	45353	49846
Luthériens,	18	12089	12107
Congrégationalistes,	3927	7747	11674
Quakers,	163	7460	7623
Chrétiens de la Bible	16	5726	5742
Eglise Chrétienne,	10	4093	4103
Du Second Avènement,	1369	663	2032
Protestans,	10475	1733	12208
Disciples,	....	2064	2064
Juifs,	348	103	451
Menonistes et Tunkers,	....	8230	8230
Universalistes,	3450	2684	6144
Unitaires,	349	834	1183
Mormons,	12	247	259
Croyance inconnue,	390	6744	7134
Croyance non donnée,	4521	35740	42261
Toutes les autres croyances non classées,	13834	7805	21639
Population totale en 1851,	890261	952004	1842265

COMMUNICATIONS INTÉRIEURES.

Le St. Laurent.—Ses Mille Iles et ses Rapides.—Leur Navigation.—Grandeur des Canaux et des Écluses Construites pour éviter les Rapides, en remontant.—Le Canal de Welland, comme le dernier anneau de l'entière navigation du St. Laurent.—Ce Fleuve considéré comme le grand debouché à la Mer pour les Contrées de l'Ouest et du Nord-Ouest.—Sa grandeur et son adaptation aux besoins commerciaux des vallees et des penchans qu'il arrose.—Ce Fleuve comparé avec le canal de l'Erié, son rival pour les affaires de l'Ouest.—Le Canal de l'Erié devenu petit par le progrès de l'Amerique, et son inefficacité future devant devenir encore plus grande.—Nouvelle entreprise des Marchands de Chicago, et Navigation en Mer par Vaisseaux à Vapeur jusqu'à Quebec.—Son effet sur le commerce de transport et passage pour l'Amerique.—Les avantages offerts par la route de Quebec pour l'Ouest et l'interieur de l'Amerique.—Les deux mille milles de navigation interieure par le St. Laurent.—Traits interessants sur la route.—Le Fleuve passe par le vrai jardin de l'Amerique.—Bon marché et commodité que les Emigrans trouvent à le prendre.—Les difficultes qui accompagnent la navigation du Golfe evitees.—Combien de temps le St. Laurent est ouvert à la navigation.—Ce Fleuve comparé au Canal de l'Erié et à la Rivière Hudson.

Pour apprécier la grandeur des canaux et de leurs écluses sur le St. Laurent, il est nécessaire de jetter un coup-d'œil sur ce superbe fleuve, dont ils relient et complètent les deux mille milles de navigation. Qu'il me soit permis de conduire le lecteur là où le vaisseau à vapeur destiné à "sauter les rapides" s'avance d'abord en zigzag au milieu des *Mille Iles.* C'est entre Kingston et Brockville, et ordinairement aussitôt après le lever du soleil. Ici, la scène d'un brillant matin, et il est rare que les matins du Canada ne soient pas brillants, est magnifique au-delà de ce qu'on en peut dire. Vous passez tout près, souvent assez près, pour qu'un petit caillou lancé du pont du vaisseau tombe dessus, de groupes successifs de jolies petites îles circulaires, dont les arbres, perpétuellement humectés par le fleuve, et dont les branches sont comme suspendues au-dessus de l'eau, ont un feuillage très épais et agréablement nuancé de diverses couleurs. Vous continuez à avancer par des passages étroits et tortueux et des baies, entre les îles, les arbres des rives s'entrelaçant au-dessus, et formant des

berceaux naturels; et cependant les eaux de ces baies sont si profondes, que les vaisseaux à vapeur de grandes dimensions pourraient passer sous les branches entrelacées. Alors s'ouvre devant vous une magnifique nappe d'eau, de plusieurs milles de largeur, avec une grande île, en apparence, dans le lointain, la partageant en deux grandes rivières. Mais en vous en approchant, vous découvrez que ce n'est qu'un groupe de petites îles, partageant le fleuve en autant de parties, et paraissant comme des fils d'argent jettés sans soin sur un grand tapis vert. Votre vaisseau entre dans l'un de ces brillants passages, et vous sentez enfin que dans la multitude de voies ouvertes il doit y avoir beaucoup de danger; car votre rivière à moitié ombragée et allant en serpentant, en vient à se terminer brusquement à quatre ou cinq cents verges en avant de vous. Mais comme vous approchez avec une effrayante vitesse des rochers menaçants qui sont devant vous, un chenal s'ouvre soudainement à votre droite; vous y êtes poussé en tournant comme le vent, et une seconde après, un mangnifique amphithéâtre de lacs s'ouvre devant vous. Cette expansion est bornée de nouveau, selon toute apparence, par un rivage vert—foncé; mais à votre approche, la masse se meut comme dans un kaléidoscope, et voici que cent jolies petites îles s'offrent à vos regards. Et telle est, l'espace de soixante-dix milles, et jusqu'à ce que vous atteignez les rapides, la scène par laquelle vous voguez.

Il est impossible, même à ceux que leurs habitudes et leurs occupations privent du plaisir causé par une telle scène, de s'empêcher d'éprouver des sentimens presque poétiques, en passant par les chenaux sinueux des *Mille Iles*. Longtems même après que vous les avez passés, vous vous sentez comme réveillé en sursaut au milieu d'un rêve agréable. Votre mémoire vous peint coup sur coup à l'esprit les groupes d'îles s'élévant de l'eau claire et fraîche: vous ne pouvez oublier les petites baies et les passages tortueux ombragés et presque recouverts par les arbres; et en pensent au bruit, à la poussière, à la chaleur et au tracas de la ville d'où vous venez, ou de celle où vous allez, vous regrettez au fond de votre cœur, de n'avoir pas vu plus de la nature, et moins des affaires. Ce ne sont peut-être là que des rêves, mais

ce sont des rêves agréables et utiles, car ils interrompent pour le moment la sombre monotonie d'un égoïsme qui absorbe tout, et ils jettent quelques rayons de lumière sur la poésie et la pureté de sentiment qui semble devoir mourir d'une réclusion perpétuelle, dans la noire prison de l'avarice moderne.

Les petits rapides, et les premiers où vous arrivez, sont les *Galops*, la *Pointe Cardinal*, et quelques autres. Les grands rapides sont ceux du *Long-Sault*, du *Côteau*, des *Cèdres*, des *Cascades* et de *La Chine*. . Le premier de ces rapides est le plus magnifique; les plus hautes vagues s'y élèvent dans le chenal Perdu, ou du Nord. Le dernier est le plus étendu, le plus dangereux et le plus difficile à passer. La sensation sublime et le tressaillement qu'on éprouve en "*les sautant*" sont beaucoup augmentés par le contraste : ordinairement, avant de les atteindre, à peine le moindre souffle de vent agite-t-il l'air; tout est calme et coi, et votre vaisseau descend le fleuve avec aussi peu de bruit et aussi lentement qu'il ferait un canal ordinaire: mais tout-à-coup une scène de grandeur sauvage s'offre à vos regards: les vagues sont élevées en écume et en brisans de mille formes par les sombres rochers contre lesquels elles sont poussées avec l'effrayante impétuosité de la rivière: des gouffres, des tournans d'eau, d'étroits passages embarrassés de roches et de cailloux, des flots agités comme par la tempête, toutes ces choses mêlent leurs sublimes terreurs dans un même rapide. En un instant vous êtes au milieu d'elles. Maintenant il faut passer avec la rapidité de l'éclair, à quelques verges de rochers qui, s'ils touchaient votre vaisseau, le mettraient en pièces, avant que le bruit du choc eût cessé de vibrer dans l'air. Et puis, il faut encore sauter en avant, avec la rapidité d'une flèche vers un îlot rocheux, que votre barque évite par un détour aussi rapide que le vol d'un oiseau. Puis, du faîte de grandes vagues, qui se précipitent au bas des rochers, elle est jettée sur le faîte d'autres vagues, et ébranlée du choc, et tremble jusqu'à la quille, et l'écume est lancée çà et là sur ses ponts. Elle entre ensuite dans un chenal étroit, bordé de roches menaçantes, sur lesquelles se lancent des brisans écumeux, et cependant elle se lance dedans avec sa rapidité d'aigle, sans faire

cas des tournans et gouffres sans nombre qu'elle a au-dessous d'elle. En avant est un vrai précipice de grandes eaux, et tout autour s'élèvent haut dans l'air des brisans ressemblant à des pyramides. Où ira-t-elle, cette barque ? Aussi prompte que la pensée, elle monte comme un oiseau le mur d'eau écumante, et la glorieuse et sublime science vous place, une seconde après, sur le sein calme d'une rivière coulant tranquillement. Voilà ce qu'on appelle "*sauter les rapides*." Mais il n'est pas de termes pour exprimer la crainte soudaine qui s'empare de tous les sens, dans le peu d'instans qu'on met à les passer. C'est une de ces épreuves sublimes qu'on ne peut jamais oublier, mais qu'on ne saurait décrire convenablement.

On peut regarder comme faisant le plus grand honneur à l'habileté nautique et à la prudence des Canadiens, le fait que depuis treize ans que des vaisseaux à vapeur naviguent dans les rapides, il n'est pas arrivé un accident sérieux, et qu'il n'a pas été perdu une seule vie. Depuis lors, le nombre des individus qui ont descendu le St. Laurent en vaisseaux, de ceux, en grande partie, comme on peut croire, qui voyageaient pour la santé ou pour le plaisir, a été très considérable. Depuis plusieurs années, deux lignes journalières de grands et superbes vaisseaux à vapeur, ayant des salles et des chambres d'apparat, qui n'en cèdent pas aux salons les plus splendides des meilleurs hôtels des principales cités et villes des Etats-Unis et du Canada, remontent et descendent le fleuve. L'une de ces lignes appartient à des Américains, l'autre à des Canadiens. Un des bateaux à vapeur, portant la malle Anglaise ou Royale, part de Prescott chaque matin, à temps pour "sauter les rapides" de jour, et arrive à Montréal à six heures du soir, faisant l'entière distance de 125 milles en neuf heures environ. Le vaisseau Américain, ou des Etats-Unis, laisse Ogdensburgh, vis-à-vis de Prescott, à la même heure, et les deux bateaux "sautent les rapides" de compagnie. Ordinairement, quand un des deux vaisseaux sort d'un rapide, l'autre y entre, et les passagers jouissent du double plaisir de sauter littéralement eux-mêmes par-dessus les rapides, et de voir un autre vaisseau voguant sur leurs vagues, et serpentant au milieu de leurs brisans et de leurs rochers.

Ces vaisseaux à vapeur sont, comme le prouve l'absence d'accidens, au nombre de ceux du monde qui sont les mieux conduits: la dextérité, la sang-froid et la présence d'esprit que montrent les capitaines et les pilotes, dans une navigation entourée de mille difficultés et de mille dangers, dans à peu près le même nombre de secondes, sont absolument au-dessus de tout éloge.

C'est afin que ces vaisseaux, et des centaines d'autres vaisseaux à vapeur et à voiles, qui passent des lacs d'en haut à Montréal et à Québec, et même dans le monde, car je vois qu'un navire du lac Erié est maintenant employé dans le commerce de l'Australie, pussent retourner aux lacs, que les canaux du St. Laurent et leurs magnifiques écluses ont été construits. Dès 1841, quand la population du Haut-Canada n'était que de 465,357 habitans, et celle du Canada-Uni de 1,114,857 seulement, et quand le revenu annuel entier n'excédait pas £347,000, leur législature eut le courage d'approprier un demi million de livres, courant, pour ces ouvrages. Comme conséquence, il a été construit des écluses qui comptent parmi les plus belles et les plus grandes qu'il y ait au monde, et qui partagent l'admiration avec le magnifique fleuve qu'elles rendent utilisable pour les besoins de toute l'Amérique. Le passager qui remonte par les canaux n'est pas peu en peine de dire ce qu'il y a à admirer davantage, les ouvrages qui ont été le fruit de l'esprit d'entreprise et de l'intelligence, ou le fleuve St. Laurent. Les chambres de ces écluses ont une longueur de deux cents pieds sur une largeur de quarante-cinq, et elles sont si superbement et solidement construites, qu'elles dureront des siècles pour témoigner de l'esprit d'entreprise de la petite législature qui les a conçues, et en a assuré l'achèvement. Le dernier anneau de cette chaîne ou communication par canaux, car je puis aussi bien en parler dans cette connexion entre le golfe St. Laurent et la tête du lac Supérieur, est le canal de Welland, qui relie les lacs Erié et Ontario, et fait éviter la chûte de Niagara. Ses écluses ne sont pas tout-à-fait aussi grandes que celles des canaux du St. Laurent, mais elles sont également bien construites. Elles ont des chambres de cent cinquante pieds de long sur vingt-six et demi de large, et dans les unes et les autres, il peut y avoir une profondeur d'eau de neuf à dix pieds.

La contemplation de ces canaux, comme résultats de l'esprit d'entreprise et de l'habileté, porte naturellement à les envisager comme ouvrages d'utilité et de valeur publique augmentée. Si les gens qui occupent maintenant la grande vallée du St. Laurent et les plaines et penchans de montagnes qui sont situés de manière à leur donner accès à d'autres grandes voies de communication avec l'océan, moins commodément qu'avec ce fleuve, s'en servaient exclusivement, feraient-ils bien et agiraient-ils sagement? Ou si les dixaines de milliers d'Européens qui, tous les ans, cherchent cette vallée et ces plaines et penchans, dans la vue de les occuper, suivaient en remontant cette chaîne de navigation, feraient-ils ce qu'il y aurait de mieux pour eux? Ces questions sont d'un intérêt tout particulier, et j'y consacrerai tout l'espace que permettent les limites de cet essai, et les autres sujets qui y sont traités.

Les expériences de l'Amérique relativement aux communications publiques, prouvent, plus peut-être que ne le feraient les expériences de toute autre partie du monde, le fait que les routes les plus expéditives, les moins coûteuses, et les plus commodes, d'un grand centre d'affaires à un autre, seront adoptées finalement. Il y a à peine dans l'Union Américaine un seul Etat qui ne fournisse plus ou moins d'exemples du manque de sagacité et de prévoyance des législatures, en pourvoyant pour l'avenir. Des chemins de fer ont été projettés et construits, l'un après l'autre, pour des milliers d'individus, et avant qu'ils eussent été dix ans en opération, des millions auraient eu besoin de chemins de fer. Des intérêts locaux et l'ignorance locale ont été cause, qu'on a fait presque partout, tourner un chemin autour d'un endroit écarté, ou qu'on l'a dirigé inconvenablement vers un autre. Mais les flots de population, dirigés par une plus haute sagacité, se sont avancés dans la direction des terres fertiles et de la riche contrée, et ont laissé de côté les petits chemins, pour être la honte de leurs auteurs, ou un fardeau pour la population. Généralement parlant, un ouvrage réellement grand, quelque chose que le progrès américain rendait justifiable, ou autorisait, quelque déprécié qu'il ait pu être, au commencement, n'a pas manqué de réussir, à la fin. Tandis que tout ce qui pouvait être projetté et exécuté dans l'ombre par un

esprit d'entreprise plus hardi, ou avait pour but de mettre les intérêts et les affaires de millions en passe de servir les desseins avares de milliers, n'a pas manqué d'être dénoncé, et finalement abandonné. Comme conséquence curieuse de ce fait, des hommes qui ont attaché leurs réputations à de grandes entreprises en Amérique, n'ont pas eu à attendre de la postérité qu'il leur fût rendu justice. Le progrès a dévancé le jugement de la vérité. De grandes nécessités publiques ont surgi pour venger leur génie. Leur renommée s'est identifiée avec le bien-être et le bonheur de leur génération.

Jugeant donc le St. Laurent comme grande route à l'océan, d'après la règle, que s'il peut être remplacé par des routes plus rapides, moins dispendieuses, et plus commodes, il ne peut pas réussir : s'il n'en vient pas à n'être plus employé, quelle est sa perspective future ?

La première chose qui frappe celui qui le contemple, c'est son adaptation, sous le rapport de l'immensité, aux vastes régions qu'il arrose. Tandis que les besoins du commerce de l'ouest et des portions de l'Amérique qu'on regarde universellement comme étant, à cause de leur position relativement à d'autres rivières et à ce fleuve, ses alimentateurs naturels, ont littéralement fait honte aux entreprises faites pour leur avantage, sa grandeur et sa valeur vont enfin être découvertes par le contraste. Le canal de l'Erié, de très grande valeur comme ouvrage artificiel, et qui a réussi au-delà de toute comparaison, *a été rapetissé par le progrès.* Le St. Laurent, au contraire, ne demande qu'un emploi énorme pour éprouver sa grandeur. Il est vraiment impossible de contempler ce fleuve, comparé au canal qui a été fait pour le rivaliser, sans être frappé de l'exiguité de l'un et de l'ampleur de l'autre.

Les vallées et les plaines arrosées par le St. Laurent, étant en grande partie dans les Etats-Unis, elles ont contribué principalement aux affaires du canal de l'Erié. Leurs fruits ont été littéralement attirés et détournés de leur chenal naturel pour servir à sa prospérité. Le St. Laurent, en autant que la politique américaine et de grandes restrictions sur le commerce ont pu l'affecter, a été sacrifié au canal de l'Erié. Le débouché de la nature avait à

lutter contre des lois de navigation qui éloignaient de lui le commerce. Tous ces désavantages auxquels le fleuve était assujetti, le canal de l'Erié les convertissait en autant d'avantages en sa faveur. Cependant, les lois du progrès, qui ont fait disparaître les odieuses restrictions imposées à la navigation, ont amené, en même temps, l'irréussite du canal de l'Erié. Non que comme entreprise il ne soit pas prospère, non que comme *ouvrage local*, il ne soit pas sans rival en fait de spéculation, mais parce que, pour le grand but de sa construction, savoir, celui de porter à l'océan les fruits et les productions de l'ouest et du nord-ouest, il a absolument manqué de succès, *parce que le progrès l'a complètement surchargé ; il est littéralement devenu malade par trop de prospérité.* Et il importe peu, un individu, en un tel cas, étant la nation, à celui qui a du bois ou de la farine à envoyer à l'Est par ce canal, que ces effets soient arrêtés à raison d'inanition, ou à cause d'une indigestion. L'empêchement apporté à ses affaires est pour lui la question importante. Et quand même le canal de l'Erié procurerait de plus grands profits que tout autre ouvrage au monde, cependant, sous un point de vue national, s'il ne fournissait pas des facilités suffisantes au commerce, ou l'arrêtait dans son cours, il pourrait, en attirant à lui une besogne qu'il ne serait pas capable de faire, devenir le moyen de répandre au loin un mal, au lieu d'un bien général. Et que ce soit là, à peu près, la présente position du canal de l'Erié, c'est ce qui est admis universellement.

Pour obvier à ces difficultés, l'énergie a de nouveau entrepris d'en aggrandir les dimensions, afin de subvenir aux exhorbitantes demandes du *progrès;* mais à la vue des vastes régions qui lui sont communes avec le St. Laurent, et qui sont encore dans l'enfance de leur population et de leurs affaires, il n'est pas probable, il est loin d'être certain, que dans vingt ans, le canal de l'Erié ne sera pas de nouveau surchargé d'affaires, de nouveau *rapetissé par le progrès.* Quand les magnifiques espaces de terre compris dans le Michigan, l'Ouisconsin, les parties septentrionales de l'Ohio et de l'Indiana, l'Illinois, l'Iowa, le Minnesota, et les parties de l'ouest et du nord-ouest de l'Etat de New-York, qui maintenant font exclusivement ou grandement usage du canal de l'Erié comme grande

route à l'océan, en viendront à être entièrement peuplés, et à avoir, au lieu de cinq ou six millions, au moins dix-huit ou vingt millions d'habitans, quel *simple canal*, avec ses centaines d'écluses et ses centaines d'autres empêchemens, pourra suffire aux vastes et nombreux besoins de leur commerce? ira de pair avec leur splendide progrès? pôurra satisfaire leur ardent désir de rapidité, de grandeur et de commodité commerciale? Le canal de l'Erié, quoiqu'aggrandi, ne sera-t-il pas un nouvel exemple à ajouter à ceux *du progrès dévançant tout-à-fait l'entreprise, et de la prospérité faisant honte aux calculs même du talent*, que l'Amérique fournit en grand nombre.

J'ignore si l'esprit mercantile des Etats-Unis a passé le *Rubicon* des présents résultats pratiques au point d'envisager sous ce jour le commerce de l'Ouest et du Nord-Ouest; mais envisageant le St. Laurent, en l'associant avec les régions que je viens de nommer, et dont il est, de l'aveu de tous, le débouché naturel à l'océan, il est impossible de ne pas voir que la nature a proportionné sa grandeur aux besoins des vastes territoires qu'il arrose, et qui y conduisent directement et naturellement. La nature semblerait avoir dit, par les expériences des quinze dernières années, "Vous vous êtes efforcés de détourner de ma route les fruits de mes vallées et de mes plaines; mais leur abondance a brisé sous elle tous les expédiens auxquels vous avez eu recours pour l'enlever. Vous pouvez apprendre de là quel sera le résultat, quand ces vallées et ces plaines seront entièrement occupées."

On peut dire pourtant que le problême du succès des canaux du St. Laurent et de Welland, et nécessairement de l'usage aggrandi des mers intérieures qu'ils relient, est maintenant résolu. Le canal de Welland, le lien navigable de connexion entre les lacs Erié et Ontario, est peut-être, comme sa position l'indique, le canal le mieux situé du monde, et il devient l'un des plus profitables. C'est par ce canal que toutes les productions et tous les minéraux des possessions britanniques des bords des lacs Supérieur, Huron et Erié ont à passer pour se rendre à l'océan. C'est par ce canal que doivent aussi passer les produits, le bois de construction et les minéraux des grandes régions de l'ouest et du nord-ouest déjà

mentionnées, qui ne peuvent être déposés convenablement ou profitablement sur le canal de l'Erié, à Buffalo, en se rendant à la mer, soit par le canal du St. Laurent, soit par celui d'Oswégo, ou par le chemin de fer d'Ogdensburg à New-York ou Boston. Le rapport annuel de l'ingénieur d'état de New-York, transmis à la législature de cet Etat, en février, 1854, parlant de ce commerce, dit, " Le tonnage des autres Etats (de l'Ouest), embarqué en 1852 à Oswégo, s'est monté à 500,000 tonneaux, sur lesquels les péages ont été, d'après estimation, de plus d'un demi-million de piastres." Et comme raison de ceci, le même rapport montre que le coût du transport d'un tonneau à New-York par cette route était de neuf *cents*, ou d'environ six deniers courant, de moins que par la voie de Buffalo, l'avantage devant être attribué, comme de raison, au canal de Welland. Mais la rapidité et la certitude des mouvemens des remorqueurs, bateaux à vapeur et autres vaisseaux employés à ce commerce sur les lacs, ont été d'une plus grande importance que l'épargne. De grosses carcaisons ont été transportées, sans transbordement ou dérangement de volume, environ deux cents milles plus près de la mer par la route d'Oswego et d'Ogdensburg que par celle de Buffalo. Et tel a été l'effet de ce commerce, qu'Oswego lui est redevable en plus grande partie de sa grande prospérité commerciale, et c'est principalement en vue de ce même commerce qu'a été construit le chemin de fer d'Ogdensburg et Boston. Ainsi, malgré l'opération de lois de navigation singulièrement restrictives et gênantes, et malgré le désir universel des habitans des Etats-Unis de favoriser leurs propres entreprises, dussent-ils y trouver du désavantage, le canal de Welland est devenu de plus en plus apprécié et employé, et il doit finalement, comme c'est déjà en partie le cas, *avoir un tendelet continu de voiles, du lac Erié au lac Ontario.*

Son succès, depuis 1849, est ainsi indiqué dans le dernier rapport du commissaire du bureau des travaux du Canada:

En 1849, le revenu en gros des péages s'est monté à			....	£34,741	18	8
1850	do	do	....	37,925	17	7
1851	do	do	....	50,460	6	8
1852	do	do	....	58,273	7	7
1853	do	do	....	65,002	14	8½

Si à ce dernier montant on ajoute la somme de £1865 18 1, montant des rentes hydrauliques, le revenu brut de ce canal pour l'année 1853 sera de............................£66,868 12 9

Mais c'est entre le fleuve St. Laurent et les canaux, de la chûte de Niagara à Montréal, et le canal de l'Erié, de Buffalo à Albany, qu'existe et continuera d'exister la principale rivalité. Ils courent parallèlement. Les affaires des grandes régions de l'ouest et du nord-ouest doivent prendre l'une ou l'autre, ou l'une et l'autre de ces routes, pour l'océan. Quels sont donc leurs avantages respectifs? Et sur quel pied, sans embarras et avec une navigation ouverte au monde, le St. Laurent est-il avec son rival du sud ?

Comme les grands lacs, la première chose qui frappe, lorsqu'on envisage ce fleuve, c'est sa grandeur et son adaptation aux fardeaux que la nature s'est proposé de faire passer de l'ouest à l'océan. Et quand un canal, quelque grand qu'il puisse être, avec toutes ses écluses pleines et vides, car souvent, il a plusieurs des unes et des autres, ses touages, ses péages, ses frais de travail de différentes sortes, et son inévitable lenteur, est mis en concurrence avec un fleuve, où l'on peut atteindre à la plus grande vitesse, au moyen de la vapeur, où l'on jouit du plus grand espace possible, et sur lequel les plus grands vaisseaux peuvent être employés, sans obstacle, embarras, ni retard, dans le cours entier de sa navigation, la question de supériorité semblerait être décidée par le contraste. Plus on considère minutieusement les facilités relatives des deux modes de communication, plus les avantages de l'un sur l'autre paraissent palpables. Pour que le canal puisse répondre à l'augmentation de ses affaires, il faut que les dimensions de ses écluses soient aggrandies; et ces écluses, en conséquence de ce qu'il faut un plus grand volume d'eau pour les remplir et de la grandeur et du poids de leurs vannes, occasionnent du délai et une accumnlation de bateaux à des points particuliers, lesquels, à leur tour, se retardent l'un et l'autre; de sorte que l'augmentation des affaires amène une diminution d'efficacité; parce que, non-seulement le temps se perd, mais que le capital devient improductif durant les délais. Et quand les bateaux en viennent à être comptés par milliers, et leurs cargaisons à être estimées par millions, la conséquence en devient d'une très grande importance. Le fleuve,

au contraire, à mesure que ses affaires augmentent, acquiert de plus grandes facilités pour les faire plus promptement et à meilleur marché. Car la classe la plus vite de vaisseaux ne manquera pas d'avoir beaucoup à faire, et les améliorations dans la navigation d'un fleuve ou d'une rivière ne sont que le résultat naturel de son succès. Les résultats de plusieurs années d'affaires sur ces deux routes, quoique le St. Laurent ait souffert du grand désavantage de n'être employé que partiellement, tandis que le canal de l'Erié a eu autant ou plus qu'il ne pouvait faire, appuient pleinement ces déductions.

Pendant les vingt-cinq dernières années, le coût moyen du transport d'un tonneau de fer pour chemins à lisses, d'Albany à Buffalo, a été de six piastres et trente-deux *cents*, ou de £1 11s 7d. du cours du Canada. Pour fin de comparaison avec le Canada le tonneau américain est élevé à l'étalon du tonneau anglais, savoir, à 2240 lbs. ; et il est alloué vingt pour cent comme différence entre le fer à lisses et la marchandise ordinaire.

Pendant les deux années dernières, ou depuis que le fer à lisses a été importé en grande quantité par la voie du St. Laurent, le coût moyen du transport de Québec à Toronto et Hamilton, distance plus grande que de New-York à Buffalo, et comprenant le passage de tous les canaux du St. Laurent autour des rapides, a été de vingt schelins, ou quatre piastres ;—de Québec à Kingston et Cobourg, il a été de dix-sept schelins et six deniers, ou de trois piastres et cinquante *cents;* du même port à Cleveland et Toledo, sur le lac Erié, il a été de quatre piastres et cinquante *cents*, ou de vingt-deux schelins et six deniers ; et à Chicago et Milwaukie, il a été de six piastres et cinquante *cents*, ou trente-deux schelins et six deniers, courant.

Une différence encore plus grande se montre dans ce qu'il en coûte pour le transport des produits en descendant. Le coût moyen, pendant cinq années passées, du transport d'un quart de farine de Buffalo à Albany, a été de cinquante-quatre *cents*, ou deux schelins et huit deniers, courant. Le coût moyen, de Toronto à Montréal, distance analogue, a été de trente-deux *cents*, ou un schelin et sept deniers, courant. Les péages seuls sur le canal de

l'Erié, ont atteint, à quelques *cents* près, le coût entier du transport par le St. Laurent; et si les affaires des deux routes avaient été à peu près égales, il n'y a pas à douter que ces péages n'eussent excédé le coût de transport par le St. Laurent.

Mais ce qui est de plus grande conséquence, surtout pour des gens qui ne peuvent souffrir le délai, et qui ne sont pas même contents du succès, s'il n'arrive promptement, c'est le temps employé à transporter la farine à un port de mer. Par le St. Laurent, il fallait trois jours et demi, et elle était transportée dans des bateaux à vapeur et des remorqueurs, portant chacun, environ 4000 quarts; tandis que sur le canal de l'Erié, elle mettait quatorze jours à parcourir la route, en serpentant dans les écluses et les niveaux, et cela en quantités comparativement petites.

A la vue de ces résultats, il n'est pas étonnant que les Américains aient paru désirer si fort la navigation libre du St. Laurent, et comme une des premières conséquences de l'abolition des lois restrictives et pernicieuses de navigation sur les mers intérieures de l'Amérique, je vois que dans le seul article du blé d'Inde, les importations à Montréal, l'automne dernier, ont excédé celles de l'année précédente de 567,728 minots, la quantité ayant été de 651,149 minots en 1854, tandis qu'elle n'avait été que de 83,421 en 1853, et qu'à Buffalo, la diminution a été en proportion. A Chicago aussi, l'entreprise la plus étendue et la plus importante qui ait jamais été projettée dans l'Amérique occidentale, a été le résultat de l'abolition des restrictions sur le commerce, je veux parler du projet d'une ligne de vaisseaux à vapeur allant de ce port, par le St. Laurent, à Londres et à Liverpool directement, et même dans toute autre partie du monde où il y a une mer navigable. Si cette entreprise venait à réussir, et l'on ne voit pas pourquoi elle ne réussirait pas, quoique les premières tentatives soient toujours sujettes à manquer de succès, on ne pourrait calculer ni supputer quels en seraient les effets sur la navigation du fleuve. Ou si, ce qui serait une entreprise encore plus facile, une ligne de remorqueurs et de bateaux à vapeur était établie à Chicago, pour courir en connexion avec la présente ligne de vaisseaux à vapeur à Québec, ou avec toute autre ligne qui pourrait être

établie, il s'effectuerait une révolution complette dans l'industrie et le commerce de l'Ouest. Milwaukie, Cleveland et Toledo suivraient l'exemple de Chicago. Dans le fait, si cette entreprise réussissait, ces villes seraient forcées d'entrer dans le courant qui conduirait à leur bonne fortune. Le grain et le lard seraient alors embarqués dans le centre même de l'Amérique occidentale pour les parties les plus éloignées de l'Europe; et les marchandises et manufactures de leurs consommateurs pourraient être déposées aux portes de leurs producteurs; en même temps que les émigrans de la meilleure classe, cargaison toujours inappréciable, pourraient être pris presque à leurs portes par ces vaisseaux à vapeur, et transportés aux lieux mêmes où ils désireraient s'établir dans l'ouest, avantage qui serait pour eux de la plus grande importance, en leur épargnant les inconvéniens, les délais et les avaries auxquels ils ne sont que trop souvent exposés maintenant dans leur voyage à l'Ouest.

Ce qu'on peut dire en faveur du St. Laurent comme débouché du grand pays de l'Ouest, on le peut dire également pour toutes fins de commerce et d'établissement, car c'est une entrée et un passage pour ce qui vient de l'océan. Dans ses deux mille milles de navigation interne, il arrose des vallées et des côteaux où, au moins trente millions d'habitans de plus pourraient prospérer et jouir de toutes les commodités de la vie. Dans sa vallée entière, les terres sont des meilleures qu'il y ait pour les fins de l'agriculture. Des mines de cuivre qui n'ont pas leurs égales en étendue se trouvent sur ses bords. De précieux arbres forestiers, destinés à durer des siècles, ombragent ses eaux et celles des nombreuses rivières qui y conduisent. Pour l'émigrant à la recherche d'une demeure fixe je ne puis imaginer de route à l'Amérique égale à celle-ci. C'est une vaste carte à voir et à connaître de tout ce dont il a besoin, réduite à une réalité. Pour le capitaliste, le touriste, le chercheur de plaisir et le savant, sa grandeur et son importance lui donnent des attraits singuliers. Il n'y a peut-être pas au monde une navigation de deux mille milles qui offre à l'homme pauvre tant d'objets intéressants, ou à l'homme bon tant de sujets de contemplation agréable, que le St. Laurent et les lacs, depuis le golfe jusqu'à la ville de Chicago.

De tels avantages, pourtant, sont rarement conférés par la nature, si jamais ils le sont, sans qu'ils soient associés avec ce qui taxe l'habileté et demande l'exercice de l'énergie et du jugement. Il en est ainsi de la navigation du St. Laurent. Dans les premières années, l'emploi d'une misérable classe de vaisseaux, (car tout était regardé comme a sez bon pour transporter du bois qui ne pouvait pas aller au fond,) était accompagné d'un nombre plus qu'ordinaire de désastres. On trouvait, dans ces cas, des peintures d'une navigation difficile et dangereuse bien plus profitable que des descriptions exactes de vaisseaux mal construits, mal dirigés et incapables de tenir la mer. La conséquence était que les assureurs et la navigation souffraient également. Mais depuis quelques années, on a employé à ce commerce de très beaux vaisseaux ; et l'habileté dans la navigation, comme dans toute autre chose, est devenue la compagne de la propriété de valeur. Les vaisseaux marchands de Montréal, qui ne forment qu'une juste proportion des vaisseaux employés, sont en conséquence au nombre des vaisseaux du monde qui naviguent avec le plus de bonheur, quoiqu'il soit rare qu'ils fassent moins de deux voyages par été, et qu'ils soient les premiers en route, le printemps. La même entreprise qui a projetté et construit les magnifiques écluses du St. Laurent s'est étendue jusqu'au golfe, et des phares érigés ça et là donnent au fleuve l'apparence d'une rue navigable éclairée par des fanaux.

La législature a aussi fait construire sur un grand plan des bateaux de touage, ainsi que des jetées et des ports de refuge. Ces entreprises et ces améliorations, mais plus que tout le reste, de bons vaisseaux et de bons navigateurs, ont eu l'effet de rendre les taux d'assurance sur les vaisseaux marchands de Québec, durant la saison ordinaire de la navigation, aussi bas que sur ceux qui partent de New York ou de Boston, et plus bas que ceux qui sont employés au commerce du Mississippi.

Il ne reste plus qu'un sujet à mentionner, avant de terminer le contraste entre les deux grands débouchés du nord à l'océan, le canal de l'Erié et la rivière d'Hudson, et le St. Laurent, savoir, le temps pendant lequel ils sont fermés par la glace; et on peut le

faire en peu de mots. Le canal de l'Erié est ouvert à Buffalo, au 1er de mai ; le St. Laurent, pendant ving-cinq ans, l'un portant l'autre, a été débarrassé de glaces, le 29 avril, et l'époque moyenne de l'arrivage des premiers vaisseaux de mer, pendant le même espace de temps, a été le 1er de mai. Depuis quelques années, surtout depuis que l'abolition des lois de navigation a amené un plus grand concours, les vaisseaux sont partis en plus grand, ou du moins en aussi grand nombre, à la mi-novembre, que vers le premier de ce mois, et quelquefois, il en est parti aussi tard que le vingt, et même jusqu'au 1er, et après le 1er de décembre. Mais le canal de l'Erié ayant peu de profondeur et un petit volume d'eau, gèle beaucoup plutôt qu'une grande et rapide rivière, et il ne peut plus servir comme moyen de communication, après une forte gelée, ce qui souvent a lieu au milieu de novembre ; et si la chose arrive, il en résulte de graves inconvéniens et des pertes immenses, en conséquence de ce que des flottilles entières de bateaux sont arrêtées par la glace, dans leur route à l'ouest avec des marchandises, et ordinairement un égal nombre en route pour l'Est avec du bois et des produits. De sorte que pour toutes les fins sûres et profitables du commerce, le St. Laurent n'a pas une saison plus courte, si dans le fait il n'en a pas une plus longue. Et si on pouvait obtenir un compte-rendu des pertes souffertes en conséquence de l'immense quantité de produits arrêtés, sinon endommagés, sur le canal de l'Erié, lorsque les bateaux sont retenus par les glaces, il y aurait de quoi étonner ceux qui ne sont pas au fait de la chose. Sans réclamer avec ostentation l'avantage pour le St. Laurent, on ne rendrait pas justice au plus grand débouché de la nature à l'océan, si l'on admettait qu'il souffre au moindre degré de la comparaison avec le canal de l'Erié, dans le temps qu'il est employé.

D'après ces observations, l'émigrant, ou le capitaliste qui veut gagner l'ouest, peut se former une idée de la meilleure route à prendre. Vu la continuité de la communication par eau, le St. Laurent a l'avantage, quant au bon marché, tandis que dans les Etats-Unis, les routes se faisant en partie par chemins de fer, ont l'avantage de la célérité. Par la route du St. Laurent, le bagage

de l'émigrant ne lui coûte rien, et le remorqueur ou bateau-à-vapeur qu'il prend à Québec ou à Montréal, le conduit souvent par toute la distance jusqu'à Chicago ou à d'autres ports, sans déménagement. Il évite ainsi les dépenses, les tracasseries et les privations auxquelles il serait assujetti, s'il était jetté avec ses enfans sur des grèves ou sur des quais, et aux stations des chemins de fer, où l'exposition à l'air exposerait sa famille à contracter des maladies, et où tout transport de personnes ou d'effets serait pour lui accompagné de dépenses, et assez souvent d'exactions et de fraudes. Le prix du passage à Chicago par les routes de New-York et de Boston est fixé pour les émigrans à onze piastres, ou quarante-quatre schelins, sterling, outre deux piastres et demie pour chaque centaine de livres, pesant, de bagage. Par Cincinnati, où l'émigrant voyage par chemins de fer, c'est dix piastres, ou quarante schelins, sterling, et le même taux pour bagage. Par la route du St. Laurent, c'est huit piastres, ou trente-deux schelins, sterling, et les taux exigés sont proportionnés pour les ports intermédiaires, tels que Cleveland ou Toledo, sur le lac Erié, dans les Etats-Unis ; Toronto ou Hamilton, en Canada. Je mets ci-dessous en note les excellentes instructions adressées aux émigrans par M. Buchanan, l'agent de l'émigration à Québec. Elles sont précieuses, et l'on peut compter sur leur exactitude.*

---

*Pour l'information des Emigrans.—*Il est particulièrement recommandé aux émigrans de conserver leurs billets d'embarquement.*—Il n'y a rien de plus important pour les émigrans, à leur arrivée à Québec, que d'obtenir des renseignemens corrects sur les principaux points de leurs occupations futures. Plusieurs, et particulièrement des filles, et en général des personnes sans protection, ont eu à souffrir pour avoir manqué de prudence ou de précaution, ou pour avoir écouté des gens intéressés et mal intentionnés, qui souvent offrent leurs avis sans qu'on les leur demande. Pour éviter de tomber dans de telles erreurs, les émigrans devraient se rendre, aussitôt après leur arrivée à Québec, au bureau du principal agent pour les emigrans, où ceux qui désireront se rendre dans une partie quelconque du Canada recevront toutes les informations relatives aux terres ouvertes à l'établissement, aux routes, aux distances, et aux frais de transport, et où il sera aussi fourni aux travailleurs, ouvriers et artisans, à leur demande, les meilleures directions, à l'égard de l'emploi, des endroits où l'on en peut avoir, et des taux des gages.

La formation d'une ligne de vaisseaux à vapeur entre l'Europe et Québec, et envers laquelle le gouvernement du Canada s'est conduit avec une libéralité digne de l'entreprise, produira probable-

---

Les émigrans doivent s'abstenir, autant que possible, de boire de l'eau du St. Laurent, qui tend fortement à causer des douleurs d'entrailles à ceux qui n'y sont pas accoutumés. Ils doivent aussi éviter de s'exposer le jour à la chaleur intense du soleil, et aux rosées et vapeurs nuisibles de la nuit. Et lorsqu'ils ont besoin de quelque avis ou direction, ils doivent s'adresser tout de suite aux agens du gouvernement pour l'émigration, qui donneront *gratis* tous les renseignemens désirés.

La loi donne aux émigrans le droit de rester 48 heures à bord du vaisseau après son arrivée, et ils ne peuvent être privés d'aucune de leurs commodités ordinaires ou de leur lit, durant cet espace de temps, et le capitaine ou commandant du vaisseau est tenu de les débarquer avec leur bagage, sans frais, au débarcadère accoutumé, et à des heures raisonnables, comme on le peut voir par l'extrait suivant de l'Acte Provincial des Passagers.

Avis aux capitaines de vaisseaux portant des passagers.—"Et vu qu'il est occasionné des inconvéniens et des dépenses par la pratique de maîtres de vaisseaux portant des passagers de jetter l'ancre à de grandes distances des places ordinaires de débarquement. au port de Québec, et de débarquer leurs passagers à des heures indues : Qu'il soit statué, que tous capitaines de vaisseaux ayant des passagers à bord seront tenus, et ils sont par le présent requis de débarquer leurs passagers et leur bagage, sans frais pour les passagers, aux endroits ordinaires de débarquement, au dit port de Québec, et à des heures raisonnables, pas plutôt que six heures du matin, ni plus tard que quatre heures de l'apres-midi ; et tels vaisseaux, à l'effet de débarquer leurs passagers et leur bagage, jetteront l'ancre en dedans des limites suivantes, au dit port, savoir : tout l'espace du fleuve St. Laurent, depuis l'embouchure de la rivière St. Charles jusqu'à une ligne tirée en travers du dit fleuve St. Laurent, à partir du mât à pavillon sur la Citadelle du Cap aux Diamans, à angle droit avec le cours du dit fleuve, à peine d'une amende de dix livres, courant, pour toute infraction des dispositions de cette section."

Cette section sera strictement mise en force.

Officiers du gouvernement pour l'emigration.—A Montréal, M. A. Conlan, sous-agent ; à Toronto, M. A. B. Hawke, principal agent pour le Haut-Canada ; à Hamilton, M. Willen Frehauf; qui donneront aux émigrans qui s'adresseront à eux des avis quant aux routes, aux distances et aux frais de transport, comme aussi concernant les terres de la couronne et autres à vendre, et qui dirigeront les émigrans qui auront besoin d'emploi, là où ils pourront s'en procurer.

ment un grand changement dans les affaires de transport et de passage en Amérique. Si une ligne de vaisseaux à vapeur ou de remorqueurs était établie pour naviguer des Etats de l'ouest en

---

On a présentement besoin d'un grand nombre de travailleurs et d'ouvriers sur les chemins de fer maintenant en voie de construction dans cette province :

Travailleurs ou journaliers,.............	4s. 6d. à 5s.	par jour.
Ouvriers ou gens de métier....	7s. 6d. à 10s	

SERVANTES.

Filles de chambre.......................	15s. à 20s	par mois.
Cuisinières..............................	25s. à 30s	

Les émigrans ne devraient rester aux environs des villes qu'aussi peu de temps que possible, après leur arrivée. En se rendant tout de suite dans les districts agricoles, ils seront certains de trouver un emploi plus convenable à leurs habitudes ; ceux qui ont des familles se procureront aussi plus aisément les nécessités de la vie, et ils éviteront les peines et la misère qu'éprouvent une grande partie des habitans pauvres, dans les grandes villes, durant l'hiver. Le principal agent regardera ceux qui fainéanteront aux environs des ports de débarquement comme n'yant plus de droit à la protection des agens de Sa Majesté, à moins qu'ils n'aient été détenus par la maladie on par quelque autre raison valide.

Terres incultes et fermes défrichees.—Les émigrans qui désireraient acheter des terres incultes ou des fermes, trouveront à ce bureau tous les renseignemens nécessaires concernant les prix des terres dans les différents districts, les noms des agens, et les particuliers qui offrent â vendre des terres améliorées, etc., etc.

Townships de l'est.—Les émigrans qui se rendent aux townships de l'est, et particulièrement aux populeux et florissants villages de Drummondville, Kingsey, Shipton, et Melbourne, et à la ville de Sherbrooke, se rendront par le bateau à vapeur régulier à Montréal, et de là par le St. Laurent et le chemin de fer de l'Atlantique, de Longueil à Sherbrooke, distance de 103 milles. Ce district, à cause de sa salubrité, du bon marché des terres, de la facilité de s'y transporter, et de ses ressources manufacturières, agricoles et commerciales, mérite particulièrement l'attention des émigrans de toute classe, d'autant plus qu'on y a constamment besoin d'ouvriers de tout métier, d'hommes de journée, et surtout de garçons de ferme.

M. S. M. Taylor, agent de la compagnie des terres de l'Amérique Britannique du Nord, fournira à ceux qui désirent s'établir tous les renseignemens nécessaires, et l'on recommande aux émigrans qui se rendent dans cette partie de la province, de s'adresser à ce monsieur.

connexion avec eux, les émigrans pourraient acheter, au cœur même de l'Europe, des billets qui les transporteraient à deux mille milles dans l'intérieur de l'Amérique, avec un seul changement de vaisseau, et sans plus d'inconvéniens qu'ils n'en éprouveraient en se rendant de leurs demeures aux ports de départ. Ce serait pour les émigrans de la meilleure classe une commodité et un avantage incalculable. Les pauvres qui pourraient s'en prévaloir s'épargneraient mille privations et mille difficultés, provenant de ce qu'ils ne

---

Bytown et etablissemens sur la rivière des Outaouais:—*Aux émigrans qui cherchent de l'emploi, ou qui désirent prendre des terres pour s'y établir.*

Vu que la route des émigrans qui se rendent dans l'ouest par la voie de l'Outaouais et du canal du Rideau dévie beaucoup de celle du St. Laurent, un petit nombre seulement d'émigrans ont gagné cette partie du pays, durant les dernières années: conséquemment, on y manque de bras, et le taux des gages a beaucoup haussé.

Le commerce des bois de l'Outaouais demande annuellement de 25 à 30,000 travailleurs; et en conséquence du besoin accru des précieux produits de la forêt, il est à la veille de s'étendre beaucoup; et comme presque tous ceux qui s'adonnent à ce négoce s'occupent aussi beaucoup de la culture de la terre, il y aurait pour les émigrans un grand avantage à se rendre dans cette partie du pays; les hommes bons travailleurs auront, la première année, de £2 à £3 par mois, avec la nourriture, et après qu'ils seront devenus au fait des travaux du pays, et auront acquis l'habileté nécessaire, ils seront en état de gagner les plus hauts gages, de £3 10s. à £4 par mois, ou de £35 à £40 par an.

Les terres de la couronne, et celles qui appartiennent à des particuliers, y peuvent être obtenues à des conditions plus raisonnables que dans quelque autre section que se soit du pays; et les fermiers reçoivent les plus hauts prix en argent, de tous les produits qu'ils ont de reste et à vendre.

Route de Montréal à Bytown, par bateau à vapeur, journellement, 129 milles; de Bytown à Aylmer, par terre, 9 milles; d'Aylmer à la Pointe au Sable, par bateau à vapeur, 45 milles; de la Pointe au Sable à Castleford par bateau à vapeur, 8 milles; de Castleford au Portage du Fort, 9 milles du Portage du Fort à Pembroke, par terre et par eau, 33 milles.

Routes, distances et taux de passage.—De Québec à Montréal, 180 milles, par bateau à vapeur, chaque jour, à 5 heures, en 14 heures.

	Pont.		Chambre.	
	Stg.	Cour.	Stg.	Cour.
Par paquebots de la Malle Royale,.......	3s 0d	3s 9d	14s 0d	17s 6d
Par la ligne de Tait,..	3s 0d	3s 9d	10s 0d	12s 6d

savent que faire, ni où aller, lorsqu'ils ont été déposés sur un quai, à mille milles du lieu de leur destination, ou qu'ils sont dans l'ignorance ou déçus, quant au coût du voyage à l'ouest.

De Montreal au Canada Occidental.—Tous les jours, par le bateau à vapeur de la ligne de la malle royale, à 9 heures A. M., ou par le chemin de fer de LaChine, à midi.

	Distance. Milles.	Passage de Pont.		Passage de Chambre.	
		Stg.	Courant.	Stg.	Courant.
De Montréal à					
Cornwall	78	5s	6s 3d	11s	13s 9d
Prescott,	127	6s	7s 6d	14s	17s 6d
Brockville,	139				
Kingston,	189	8s	10s 0d	20s	25s 0d
Cobourg,	292	12s	15s 0d	28s	35s 0d
Port Hope,	298				
Bond Head,	313	14s	17s 6d	34s	42s 6d
Darlington,	317				
Whitby,	337	16s	20s 0d	36s	45s 0d
Toronto,	367				
Hamilton,	410				
Détroit,	596	24s	30s 0d	56s	$14
Chicago,	874	32s	40s 0d	80s	$20

Les passagers par cette ligne changent de vaisseau à Kingston pour les bateaux à vapeur des lacs, et à Toronto pour Buffalo.

Tous les jours, par la ligne Américaine de bateaux à vapeur, à 1 heure A. M.

	Distance Milles.	Passage de Pont.		Passage de Chambre.	
		Stg.	Courant.	Stg.	Courant.
De Montréal à					
Ogdensburg,	138	6s	7s 6d	14s	17s 6d
Cap Vincent,	190	8s	10s 0d	20s	25s 0d
Sacket's Harbour,	242	12s	15s 0d	24s	30s 0d
Oswego,	286	14s	17s 6d	26s	32s 6d
Rochester,	349	16s	20s 0d	30s	37s 6d
Lewiston,	436			34s	42s 6d
Buffalo,	467	20s	25s 0d	38s	47s 6d
Cleveland,	661	26s	32s 6d	—	—
Sandusky,	721	28s	35s 0d	—	—
Toledo et Munroe,	975	28s	35s 0d	—	—

Les passagers par cette ligne passent, à Ogdensburg, dans les bateaux à vapeur des lacs, pour Oswego et Lewiston.

Les passagers pour les deux lignes s'embarquent au bassin du canal, à Montréal.

Passage d'entrepont, de Québec à Hamilton,................ 23s 9d
" " " " à Buffalo,.................... 28s 9d

CHEMINS DE FER.

GRANDE ENTREPRISE DU CANADA RELATIVEMENT AUX CHEMINS DE FER.—IMPORTANCE DE CES CHEMINS, NON-SEULEMENT POUR LE CANADA, MAIS POUR TOUTE L'AMÉRIQUE.—LEUR ÉTENDUE, LEURS ROUTES ET LEUR MODE DE CONSTRUCTION, ETC.

Le gouvernement du Canada a adopté des vues grandes et larges pour faciliter les communications par chemins de fer, et il a été fait un usage prudent, quoique libéral, de l'aide publique accordée à ces entreprises. Les avances ont été limitées à la moitié des sommes actuellement dépensées pour ces ouvrages, et tous les fonds et ressources des chemins de fer sont hypothéqués ou engagés pour le remboursement final de ces avances et pour le paiement de l'intérêt qu'elles portent en attendant.

DE HAMILTON AUX ETATS DE L'OUEST, PAR LE GRAND CHEMIN DE FER DE L'OUEST.—*La nouvelle route racourcie à l'Ouest.*—Les trains laissent Hamilton journellement pour le Détroit, reliant cette ville avec le chemin de fer Central du Michigan pour Chicago.

	Distance. Milles.	Train des émigrans.		Train de 1ère classe.	
		Stg.	Courant.	Stg.	Courant.
À Dundas,	6	0s 6d	0s 7½d	1s 0d	1s 3d
Flamboro'	9	"		"	
Paris,	20	2s 0d	2s 6d	3s 8d	4s 6d
Woodstock,	48	3s 0d	3s 9d	5s 0d	6s 3d
Ingersoll,	57	3s 6d	4s 4½d	7s 0d	8s 9d
London,	76	4s 9d	6s 0d	9s 0d	13s 3d
Eckford,	96	6s 0d	7s 6d	14s 0d	17s 6d
Chatham,	140	7s 0d	8s 9d	"	"
Windsor, Détroit, Michigan,	186	8s 0d	10s 0d	20s 0d	25s 0d
Chicago, Illinois,	465	16s 0d	20s 0d	44s 0d	55s 0d

Des bateaux à vapeur laissent Chicago journellement pour Milwaukie et tous les autres ports sur le lac Michigan.

En arrivant à Chicago les émigrans qui veulent aller plus loin recevront des avis corrects quant à la route, en s'adressant à M. H. J. Spalding, agent de la Compagnie du chemin de fer Central du Michigan.

Les passagers pour les parties occidentales des Etats de New-York, Ohio, Pennsylvanie et Indiana, doivent prendre leur route par Buffalo.

De tous les ouvrages entrepris, le "Grand Tronc" est le plus étendu, et lorsqu'il sera achevé, ce sera un des plus grands chemins de fer du monde. Il sera long de 1112 milles, avec une jauge uniforme de cinq pieds et six pouces. Le capital entier de la Compagnie est de £9,500,000, et sur cette somme £8,084,600 ont été souscrites à Londres, dans le cours de l'année 1853. Son

---

Rivière des Outaouais et canal du Rideau.—De Montréal à Bytown, et aux lieux situés sur le canal du Rideau, par bateau à vapeur, chaque après-midi. Par la ligne de Robertson, Jones et Cie.

	Distance. Milles.	Passagers d'entrepont. Stg.	Courant.
De Montréal à			
Carillon,	54	2s	2s 6d
Grenville,	66	3s	3s 9d
L'Orignal,	73	3s	3s 9d
Bytown,	129	4s	5s 0d
Kemptville,	Canal du Rideau. 157	6s	7s 6d
Merrickville,	175		
Chûte de Smith,	190		
Traverse d'Oliver	199		
L'Isthme,	216		
Chûte de Jones,	226		
Kingston,	258		

Les passagers qui se rendent à Perth, à Lanark, ou à quelqu'autre des établissemens adjacents, doivent débarquer à la traverse d'Oliver, à 7 milles de Perth.

Les bateaux à vapeur à fret laissent Montréal journellement pour Kingston, Toronto et Hamilton.

Passage à Kingston................ 4s stg. 5s courant.
" Toronto et Hamilton...... 8s " 10s "

Dans tous ces passages, les enfans au-dessous de 12 ans ne paient que la moitié du prix, et ceux qui ont moins de 3 ans ne paient rien.

Pour ceux qui vont de Québec à Hamilton par vaisseaux à vapeur, le menu ménage ou attirail ne paie rien; si c'est par chemin de fer, il est accordé 100 lbs. à chaque passager; on paie pour tout ce qui est au-dessus de ce poids.

Le souverain d'or vaut présentement 24s. 4d. courant; le schelin anglais 1s. 3d., et la couronne, ou l'écu anglais, 6s. 1d.

☞ On obtiendra les billets nécessaires en s'adressant à ce bureau.

A. C. BUCHANAN, Principal Agent.

Québec, Août, 1854.

influence sur le cours du commerce de la région de l'ouest à l'océan sera grande et durable. Il a déjà détourné une grande portion du commerce qui, précédemment, passait aux Etats-Unis par d'autres canaux, et ses recettes, la deuxième année seulement de son existence, ont été aussi considérables que celles du grand Chemin de Fer de l'Ouest du Massachusetts, après qu'il eut été pendant cinq ans en opération. Le coût de ces deux chemins a été à peu près le même. On doit aussi prendre en considération que le chemin américain, s'étendant de Boston à Albany, embrasse un district beaucoup plus avancé que la ligne Canadienne, en fait de population.

Trois cent-quatre-vingt-douze milles de cette ligne sont déjà ouverts; 292 milles de Portland à Montréal, et 100 milles de Québec à Richmond. Les entrepreneurs sont tenus de compléter 295 milles de plus, dans l'automne de la présente année, et 168 milles, l'année prochaine.

Lorsque ce chemin sera fini, il présentera une ligne non interrompue de Portland au Michigan, et la distance par cette route est de cinquante milles moins longue que de New-York; elle a partout une jauge uniforme, et elle sera probablement de beaucoup la moins coûteuse.

Un autre chemin de fer projetté, qu'on peut proprement appeller une continuation du Grand Tronc, est sur le point d'être entrepris. Il commence au point où le dernier se termine, au fort Huron, traverse la presqu'île septentrionale du Michigan, jusqu'à Grand Even, sur le lac Michigan : là il y a un bateau à vapeur qui va à Milwaukie, et de là un chemin de fer à la Prairie du Chien. De Portland à ce point, la distance n'est que de 400 lieues, et avec la magnifique communication par eau du St. Laurent et des lacs, il doit attirer par le Canada une grande portion de l'émigration aux Etats de l'Ouest.

En connextion avec ce chemin de fer est un ouvrage qui, pour la hardiesse du dessin et la difficulté de l'exécution, n'a peut-être pas son égal au monde, le pont tubulaire maintenant en voie de construction sur le St. Laurent, à Montréal. Il est jetté en travers d'un fleuve navigable de deux milles de largeur, à un point où son

cours est interrompu par des rapides, et où d'immenses masses de glace sont accumulées, chaque printems, et précipitées par l'impétuosité du courant. C'est une conception brillante à ajouter à celles de M. Robert Stevenson, le premier ingénieur du siècle, et lorsqu'il sera achevé, ce sera une des merveilles du monde. Le contrat pour ce pont est de £1,400,000.

Après celui du Grand Tronc, le chemin de fer le plus important du Canada est le chemin de fer du "Grand Ouest." Il court de Windsor, sur le côté Canadien de la rivière du Détroit, vis-à-vis de la ville de ce nom, jusqu'au sault de Niagara, où il est relié par un pont gigantesque de suspension, jetté sur la rivière de Niagara, deux milles plus bas que la chûte, avec le système de chemins de fer de l'Etat de New-York, qui court du lac Ontario jusqu'à l'eau de marée de la rivière d'Hudson. Il a, sans parler de ses branches, environ 250 milles de longueur, et il a eu un succès presque sans exemple dans l'histoire des chemins de fer de l'Amérique. Pour le mois d'avril 1854, ses recettes ont été de £26,735. Pour le mois correspondant en 1855, ses recettes se sont élevées à £57,684, faisant une augmentation de près de 120 pour cent. Et pendant que cet énorme accroissement avait lieu dans son trafic, de grandes quantités de produits et de marchandises s'accumulaient à ses extrémités, en attendant qu'il pût les transporter. Passant par le véritable jardin du Haut-Canada, et reliant le grand chemin central du Michigan, et les chemins de New-York, qui se terminent à Niagara, son succès n'a jamais été douteux, et maintenant que les difficultés qui devaient nécessairement accompagner la mise en opération complète d'une entreprise de cette importance dans un pays nouveau, n'existent plus, sa prospérité future doit être encore plus grande que sa prospérité passée. En liaison avec ce chemin de fer, il doit y en avoir un autre de Hamilton à Toronto, qui sera ouvert l'année prochaine, et reliera, au dernier endroit, à une station commune aux trois, la ligne du Grand Tronc et le chemin de fer d'Ontario, Sincoe et Huron. Le dernier traverse la contrée qui s'étend de Toronto au nord de la baie Georgienne, distance de 96 milles.

Il y a d'autres alimentateurs en grand nombre courant nord et sud dans le grand système artériel qui court de l'est à l'ouest dans toute l'étendue de la province. En partant de l'est, il y a le chemin de fer de "Montréal et Bytown," qui avec l'Outaouais, conduira aux marchées européens les produits d'un bassin de 80,000 milles carrés, abondant en forêts du plus beau bois de construction, avec des terres fertiles et de grandes richesses minérales. Ce chemin doit avoir 130 milles de longueur, et il y en a déjà une portion en opération.

A vingt-cinq milles à l'ouest de Montréal, le chemin de fer du Grand Tronc traverse l'Outaouais par un pont qui ne la cède en étendue et en splendeur qu'au pont Victoria; et immédiatement à l'ouest de ce pont, on a projetté une ligne allant de la Cité de l'Outaouais au lac Huron.

Cent-douze milles à l'ouest de Montréal, le chemin de Prescott et de l'Outaouais, long de 50 milles, est maintenant en opération.

Treize milles à l'ouest de ce dernier, le chemin de fer de Brockville et de l'Outaouais, long de 130 milles, tombe dans le Grand Tronc, et est maintenant en voie de construction.

Cent-quarante-milles à l'ouest de Brockville, à Cobourg, ville très importante sur le lac Ontario, le chemin de fer de Cobourg et Peterborough, maintenant en opération, développe les richesses de l'un des plus beaux districts de la province.

Sept milles à l'ouest de Cobourg, le chemin de fer de "Port Hope" à "Lindsay," long de 36 milles. et maintenant en progrès, ouvrira une contrée intérieure de grande valeur.

La ligne la plus occidentale du Canada, ouverte au commerce, dans la direction du nord et du sud, est le chemin de fer de Buffalo, Brantford et Goderich, reliant Buffalo et l'Etat de New-York avec le lac Huron, à Goderich, par une ligne de 160 milles de longueur. Ce chemin, comparé à la route par eau du lac Erié et des rivières du Détroit et de Ste. Claire, épargne au moins 400 milles. A Stratford, trente lieues à l'ouest de Toronto, ce chemin traverse la ligne du Grand Tronc, et divise, à ce point, le commerce découlant des lacs Huron et Supérieur. Quatre-vingts milles de

cette ligne sont déjà en opération, et il va en être ouvert sans délai quarante milles de plus.

Un chemin de fer très pittoresque et curieusement construit, appellé le chemin de fer "d'Erié et Ontario," long de dix-sept milles, court le long de la rivière Niagara, de Chippewa à la ville de Niagara, faisant une descente d'environ 300 pieds dans une distance de quatre ou cinq milles.

De la ville de London à Port Stanley, sur le lac Erié, il y a maintenant en progrès un chemin de fer qui sera complété cette année.

Il est impossible de donner aucun détail des chemins de fer du "St. Laurent et du lac Champlain," et de "Montréal et New York," qui sont depuis longtemps en opération, et de plusieurs autres, qui ont été sanctionnés par le gouvernement, et qui seront construits prochainement. Le montant déjà dépensé pour les chemins de fer mentionnés excède £11,000,000, sterling, ou $54,000,000, et à la fin de 1856, le Canada aura 2000 milles de chemins de fer, avec agrêts, ou appareils complets, qui auront coûté au moins £18,000,000, sterling.

Les chemins de fer du Canada sont construits sur les meilleurs principles du génie et de l'art, et Sir Cusack Roney les a déclarés égaux aux meilleurs chemins de fer d'Europe, et supérieurs à ceux qui se trouvent ailleurs sur le continent américain. Le coût moyen est d'environ £8000 sterling par mille. Sur toutes ces lignes, les ouvrages sont de la nature la plus solide et la plus durable, et le pont tubulaire jetté sur la Chaudière, à neuf milles de Québec, le premier de la sorte qui ait été érigé de ce côté-ci de l'Atlantique, a été décrit par un des premiers ingénieurs américains, comme étant "d'une excellence à attirer l'attention des gens de l'art et des savans."

SYSTÊME MUNICIPAL DU HAUT-CANADA.

Le Canada Occidental peut être fier à juste titre de son systême municipal. Il n'y a peut-être dans aucune partie du monde des institutions d'une nature semblable, et si bien adaptées aux besoins,

aux connaissances, au génie même des habitans. C'est, en un mot, la philosophie de leur confiance en eux-mêmes réduite à de simples règlemens ; c'est le sens-commun du peuple incorporé dans des règlemens municipaux ; c'est aussi un sage aveu qu'il doit savoir diriger les possessions qu'il se crée lui-même, qu'il n'endettera pas témérairement, ou ne mettra pas follement dans l'embarras le pays qu'il a conquis sur le désert, et qui porte les marques de ses nobles efforts, de son industrie et de son courage.

Les premières municipalités rurales, ou de district, furent établies dans le Haut-Canada en 1841. Mais avant 1849, des cités et des villes furent incorporées par des actes spéciaux du parlement, à l'instance des municipalités intéressées. Les pouvoirs accordés à ces dernières corporations n'étaient rien moins qu'uniformes, quelques-unes ayant des privilèges qui n'étaient pas accordés à d'autres, et d'autres ayant des pouvoirs qui fatigaient la législature même qui les avait créées. La jalousie et la confusion en furent le résultat naturel. Nul homme de loi ne pouvait donner un avis sur les droits d'un individu dans une seule corporation, sans être obligé de suivre l'acte original par les mille sinuosités d'amendemens parlementaires ; et nul capitaliste demeurant à quelque distance ne pouvait prêter à une cité ou à une ville, sans une connaissance particulière et définie de son histoire individuelle.

Néanmoins, le statut de la 12e Vict., chap. 80, a fait disparaître du pays toutes ces corporations incongrues et inconséquentes ; et l'acte la 12e Vict., chap. 81, prévoit par une loi générale " la création de corporations municipales et l'établissement de règlemens de police, dans et pour les différents comtés, cités, villes, townships et villages du Haut-Canada."

Les pouvoirs accordés à ces corporations sont exercés par l'entremise de conseillers, intendans, et échevins, qui sont les représentans des habitans, et les différentes municipalités sont ainsi classées : 1°, townships ; 2°, comtés ; 3°, villages à police ; 4°, villages incorporés ; 5°, villes ; 6o, cités. Chacune de ces juridictions a des pouvoirs et des priviléges qui lui sont communs avec les autres, mais les cités en ont qui leur sont particuliers, et ainsi en est-il des villes, villages, townships, et comtés.

Les townships qui ont moins de 500 propriétaires et locataires, tous admissibles à voter, ont droit à cinq conseillers. Ces conseillers choisissent l'un d'entre eux pour être leur président. On l'appelle l'intendant de ville. Si le township contient 500 propriétaires et locataires, ou plus, il a droit à un conseiller de plus, qu'on appelle député ou sous-intendant. S'il a 1000 votans, ou plus, il a droit à un second intendant de ville. Le cens exigé de ces officiers est £100 d'intérêt sur des biens-fonds, et il faut qu'ils résident dans les limites de la municipalité.

Les villages incorporés sont réglés de la même manière que les comtés, le nombre de leurs conseillers et intendans étant proportionné à leur population, et les intendans les représentant dans le conseil du comté auquel ils appartiennent, de même que les townships y sont représentés. Les villages à police ou incorporés votent dans le township auquel ils sont attachés.

Les comtés étant des agrégats indéterminés de townships, quelques-uns en ayant jusqu'à dix-huit, et d'autres n'en ayant pas plus de quatre, les conseils de comté sont composés des différents intendans de ville et sous-intendans de township. Ils sont présidés par un syndic qu'ils choisissent parmi eux.

Les villes incorporées sont, pour plus de commodité aux élections et pour que la représentation de leurs intérêts soit complète, partagées en différentes sections ou quartiers. Trois conseillers sont choisis pour chaque quartier, et le conseil est présidé par un maire, qui est choisi par le conseil d'entre ses membres. La qualification des conseillers est un revenu annuel de £20, provenant de biens-fonds, ou le paiement d'une rente de £40. La qualification des électeurs est un loyer de £5, ou un revenu de £5, provenant d'une propriété foncière.

De même que les villes, les cités sont divisées en quartiers, dont chacun élit deux échevins et deux conseillers, et ceux-ci choisissent leur maire ou président parmi les échevins. Leur qualification est, pour les échevins, un revenu de £40, provenant de biens-fonds, ou le paiement d'une rente de £80 ; et pour les conseillers, un revenu de £20, ou le paiement de £40. La qualification des électeurs est le paiement d'une rente de £7 10s., ou un revenu moindre provenant d'une propriété foncière.

Pour toutes les municipalités les élections ont lieu annuellement, et elles exercent leurs fonctions au moyen de statuts ou règlemens sujets à être révisés par les cours supérieures de la province ; et s'ils sont trouvés irréguliers ou défectueux sous d'autres rapports, ils peuvent être annullés.

Le grand trait, dans le système municipal du Haut-Canada, c'est le pouvoir accordé aux corporations d'emprunter de l'argent pour des améliorations et fins municipales. Le remboursement de l'emprunt est assuré par une taxe sur les propriétés de la municipalité qui emprunte, le gouvernement général garantissant, en quelques cas, le paiement, en vertu de l'acte du fonds de prêt municipal. Mais tous les règlemens pour la création de dettes ont à être soumis d'abord aux citoyens, avant de devenir valides ; et le gouvernement ne donne de garanties qu'après s'être assuré pleinement que la municipalité est en état de payer, et que l'emprunt lui-même est sage et convenable.

Chaque municipalité est une corporation ayant droit de poursuivre, et sujette à être poursuivie. Elles exercent tous les droits et priviléges de nommer leurs officiers, de faire des améliorations publiques, tels que des chemins et des ponts, d'élever des bâtimens pour leurs usages municipaux, d'ouvrir des rues ou des chemins pour la commodité générale, ou pour l'avantage général.

Les municipalités de comté font des règlemens pour le comté, taxant chaque township à proportion de sa cotisation pour le bien général de tous. Les townships n'ont pas d'autorité à exercer au-delà de leurs limites, mais ils sont représentés, comme je l'ai mentionné, dans les conseils de comté, par leurs intendans et sous-intendans, proportionnément à la population, et incidemment aux propriétés du township.

Ce système a fonctionné admirablement dans le Haut-Canada. Il a même surpassé l'attente de ceux qui l'ont projetté et établi. Il a appris aux habitans à gérer eux-mêmes leurs propres affaires ; il leur a donné un plan d'action et de conduite, qui, si malheureusement ils étaient en butte à une aggression extérieure suffisante pour déranger le gouvernement général, les mettrait en état de se protéger eux-mêmes, de lever des fonds et de conduire leurs

affaires, et aussitôt que l'orage serait passé, de reprendre sans difficulté les paisibles et vertueux travaux de la paix. Il a aussi développé leurs talens et dirigé leurs esprits vers la plus noble de toutes les occupations, savoir : celle de rendre leur pays prospère, éclairé et heureux.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA, ET SON AVENIR.

Le Canada étant une colonie de la Grande-Bretagne, son gouvernement a été assimilé à celui de sa métropole. Sa législature se compose de deux branches : l'une, le conseil législatif, composé de quarante-quatre membres, a été créée à l'imitation de la chambre des lords, ou des pairs ; l'autre, la chambre d'assemblée, ou l'assemblée législative, composée de cent-trente membres, est strictement analogue à la chambre des communes. La première est nommée par la couronne, la seconde est élue par le peuple. Le droit de suffrage est presque universel, l'intérêt cotisé de cinquante livres, courant, et une propriété foncière donnant un revenu annuel de quarante schelins ; et dans les cités et villes représentées, le paiement d'un loyer de sept livres et dix schelins, et de cinq livres dans les campagnes, étant la qualification exigée des voteurs. Le Canada a un gouverneur-général, qui est aussi gouverneur-général des autres colonies de l'Amérique Britannique du Nord. Il est nommé par le ministère britannique, et représente la dignité et l'autorité de la couronne dans les colonies. Il a un conseil exécutif, ou ministère, de dix membres, qui sont les chefs des départmens, et qui sont directement responsables au peuple de leurs actes publics, étant, comme en Angleterre, forcés de donner leur démission, quand ils n'ont pas pour eux la majorité dans le parlement. La chambre d'assemblée est élue pour quatre ans, et à elle appartient le droit d'approuver et de voter les subsides demandés par le gouvernement.

Sous ce système de gouvernement, la colonie a atteint à la prospérité et au progrès indiqués dans le cours de cet Essai. Mais pour bien comprendre ce que de bonnes institutions et le pouvoir de se gouverner soi-même peuvent faire pour un peuple, il est

nécessaire de connaître le caractère et les connaissances acquises de ce peuple. Le contraste entre le Canada et quelques-unes des dépendances de l'Angleterre,—des Iles Ioniennes, par exemple,—est à la fois frappant et instructif. Car en accordant, autant qu'il était possible, au Canada le privilége de se gouverner lui-même, l'Angleterre s'est épargné, en grande partie, le soin de le gouverner. Les Iles Ioniennes, au contraire, ont reconnu la libéralité et un octroi généreux de priviléges d'une tout autre manière. La différence doit sans doute être attribuée au peuple, et cette circonstance peut rendre intéressantes quelques observations sur les raisons pour lesquelles les Canadiens ont fait un bon usage du privilége de se gouverner eux-mêmes.

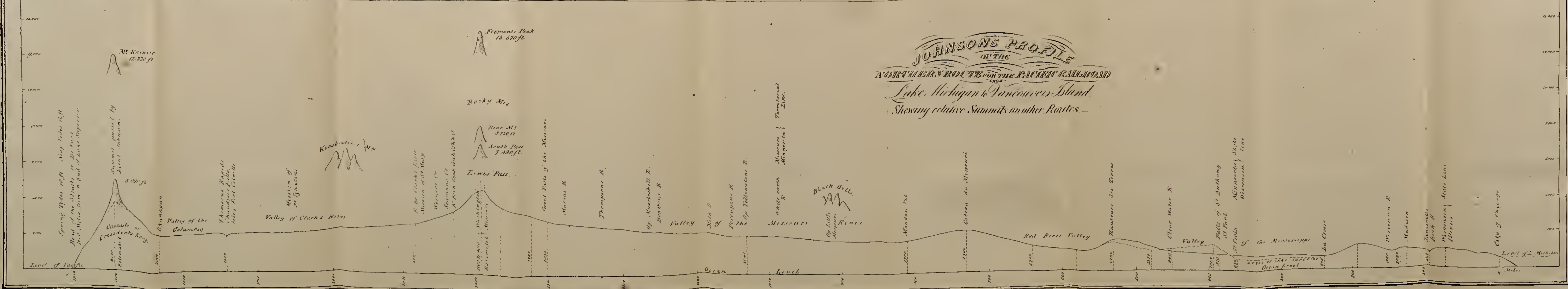
Les habitans de toute l'Amérique du Nord, puis-je dire, je veux parler de ceux de descendance britannique et des émigrés bretons sont peut-être les plus aptes de tous à comprendre les avantages des institutions représentatives, et les plus exercés à en jouir. Leurs habitudes de confiance en eux-mêmes, et la nécessité où ils se sont trouvés d'agir de concert pour parvenir aux moyens de se maintenir,—de bâtir une hutte en troncs d'arbres loin dans les bois, de clôturer les premiers acres de terre défrichés, de jetter un pont sur un cours d'eau, ou de faire un chemin dans la forêt, les a conduits naturellement à respecter l'habileté et à se mettre sous la direction du talent. Quoi de plus naturel que l'esprit qui dirige la corvée, que le génie qui préside à la construction d'une grange, soient élus, à l'assemblée annuelle du canton, pour surveiller la construction des ponts, et juger de la hauteur que doivent avoir les clôtures. Et telle est la première législation dont ces gens ont à s'occuper. Quoi de plus naturel aussi, que l'individu utile, qui, dans un établissement, dresse des contrats et des testamens, qui termine des différens sans recourir à la loi, et donne de bons avis gratis, soit choisi par des hommes à qui il rend service par son éducation et par sa bienveillance, pour faire leurs lois et soutenir leurs intérêts. Il faut dire aussi que les habitans du Canada n'ont ni droits de tenanciers, ni "unions d'artisans," pour s'assurer de plus forts gages, ou pour empêcher qu'on exige d'eux trop d'heures de travail. Leurs besoins sont leurs orateurs. Leurs manières et leurs moyens de vivre, et les soins de ce que leur travail leur

apporte, sont les principes d'après lesquels ils se conduisent. Leur démocratie commence par le bon bout ; car, au lieu de fabriquer des théories pour contrôler les propriétés des autres, ils ne s'occupent que des meilleurs moyens de prendre soin des leurs. Est-il donc étonnant que des gens qui ont une telle éducation, et telle a été l'éducation universelle de l'Amérique du Nord, sachent se gouverner eux-mêmes, s'élèvent graduellement de la considération des affaires d'un canton à celles d'un comté et d'un pays ; qu'ils soient assez "conservateurs" pour conserver le fruit de leur industrie, et assez démocrates pour insister sur le droit de le faire. Et telle est la vraie peinture des habitans du Canada. Leur système municipal ne s'éloigne que peu de la pratique d'élire le directeur de la corvée comme constructeur du pont, et leur parlement n'est qu'une classe plus élevée dans la même école du gouvernement pratique de soi. En leur donnant, dans le fait, l'entier contrôle de leurs propres affaires, on n'a fait autre chose que faire passer des matelots experts dans un vaisseau plus grand ; et dans ses transactions avec ses autres colonies, tout ce que la Grande-Bretagne a à faire, c'est de voir à ce que le vaisseau soit toujours adapté aux matelots ; car en donnant une constitution à un peuple, il est d'une beaucoup plus grande importance de le bien comprendre, que de comprendre, même parfaitement, des principes abstraits de gouvernement.

Le Canada, dans sa présente position vis-à-vis de la Grande-Bretagne, peut être regardé comme un fils marié : il a à lui appartenant une maison dont il doit prendre soin ; il a sa fortune à faire ; il a des enfans, dont il doit avoir soin et au maintien desquels il doit pourvoir ; mais ces enfans se pressent autour des genoux de leur ayeule, la Grande-Bretagne ; ils entendent les récits de sa gloire, et ils deviennent magnanimes ; ils écoutent ses leçons de sagesse, et ils deviennent bons. Ils sont réchauffés par son patriotisme et par celui de leurs ancêtres, et ils sont prêts, comme en une occasion récente, à prodiguer leurs trésors, pour la soutenir, et à verser jusqu'à la dernière goutte de leur sang, s'il en est besoin, pour maintenir sa liberté et soutenir son honneur.

Un tel peuple, dans un pays riche et magnifique, ne peut avoir qu'une grande et glorieuse destinée.

(Mercators Projection.)
WITH THE
GREAT CIRCLE (SHORTEST SAILING) OR AIR LINES,
Illustrating the directness & capacity of the
River St. Lawrence from Lake Erie to the Atlantic,
As a means of communication between
EUROPE AND THE COMMERCIAL CENTRE OF THE GREAT WEST.
Shewing also the Extension of the
NORTHERN PACIFIC RAILWAY ROUTE THROUGH CANADA,
TO THE
Nearest Atlantic Seaport
AT
(MONTREAL.)
Prepared for the Canadian Commissioners of the Paris Exhibition
BY
Thos. C. Keefer, C.E.
Montreal.
1855.
C. Matthews Lith. Montreal.



F
5012
H614

Hogan, John Sheridan
Le Canada

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

